

[1986 மே 2]

3. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1986-87 வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி).

(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்—

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,48,86,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

திரு. கு. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. எஸ். என். இராமசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளுக்குப் போட்டியாக ஓடிக் கொண்டிருக்கும் ஆம்னி பஸ்களைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. சு. பாலன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டியின் தற்போது உள்ள வேகக் கட்டுப்பாட்டை மக்கள் அதிகமாக நடமாடும் பாதையில் மேலும் கட்டுப்படுத்த வேண்டியது குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

1986 மே 2]

திரு. எஸ். பி. மணவாளன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 50 சி.சி.க்கு உட்பட்ட மோபெட் இரு சக்கர வாகனங்களை ஓட்டுபவர் தலைக் கவசம் கட்டாயமாக அணியும் விதியைத் தளர்த்துவது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — தீர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 3,48,86,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

(மாலை 5-00)

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 88,36,89,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்.”

திரு. எஸ். என். இராமசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தார் சாலைகள் போடப்பட்டு பன்னிரண்டு ஆண்டுகள் பூர்த்தியடைந்து விட்டவற்றிற்கு மீண்டும் தாரிட வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39 — சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. பொ. உத்திராபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டம் கோட்டூர் ஒன்றியம் பள்ளி வர்த்தியில் முள்ளியாற்றில் நடைபாலம் அமைப்பது பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

[திரு. பொ. உத்திரபாதி]

[1986 மே 2]

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

திரு. சு. பாலன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையில் பல இடங்களில் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகளை அகலப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. கி. சரமன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இராசபாளையம் ஊராட்சி ஒன்றியத்திலுள்ள கொருக்காம்பட்டி, கோட்டப்பட்டி, செல்லம்பட்டி ஆகிய கிராமங்களில் சாலை வசதி எதுவுமேயில்லாமல் பொதுமக்களும், பள்ளி மாணவர்களும் படும் இன்னல்களைப் பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 88,36,89,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

(இ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40 — சாலை போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 5,18,45,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

1986 மே 2]

திரு. கே. கல்லன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,18,45,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

(ஈ) கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள், பாலங்கள் குறித்து மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54 — சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 25,43,62,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்”.

திரு. சு. பாலன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 25,43,62,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. எஸ். என். இராமசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தூத்துக்குடி — திருச்செந்தூர் சாலையில் திருச் செந்தூர் சமீபமாக உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 25,43,62,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

[1986 மே 2]

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை—விழுப்புரம்—கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் சாலையில் சேத்தியாதோப்பு நகரின் அருகில் உள்ள வெள்ளாற்று பாலத்தை அகலப்படுத்தி சீரமைத்தல் குறித்து விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 54 — சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 25,43,62,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

(உ.) கோரிக்கை எண் 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,88,85,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

திரு. சு. பாலன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,88,85,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பூம்புகார் கார்ப்பரேஷனுக்கு மேற்கொண்டு இரண்டு புதிய கப்பல் வாங்குதல் பற்றி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,388,85,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

1986 மே 2]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப் பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் எண் 3, 39, 40, 54, 55 ஆகியவைகளின் கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் * அவை முன் வைக்கப் பட்டிருக்கின்றன. அவற்றை நான் படித்ததாக கருதி, குறிப்பேட்டில் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை சொன்னதற்குப் பிறகு முடிவுரையாக இம்மன்றத்தில் என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சபையில் வைத்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களை நான் இங்கே கூற விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைமை)

தமிழக அரசால் நடத்தப்படுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களை இந்தியாவிலே உள்ள மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிடும் போது, தமிழகத்தில் மிகச் சிறப்பாக நல்ல முறையிலே நடந்து வருகின்றன என்பது குறித்து உண்மையாகவே நாமெல்லாம் பெருமைப்பட வேண்டிய விஷயம்தான். அதேபோல வியாபார ரீதியிலே கூட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர மற்ற அத்துணைக் கழகங்களும் லாபத்தை ஈட்டியிருக்கின்றனர் என்ற செய்தியைக் கேட்கும்போது, அரசுத் துறை நிறுவனங்கள் என்றாலே அது நஷ்டம் ஏற்படுத்துகின்ற ஒன்றுதான் என்ற பேச்சினை, கருத்தினை மாற்றுகின்ற வகையிலே இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையிலே லாபத்தை ஈட்டித் தருவதற்காக நாம் கண்டிப்பாக இந்தத் துறையை பாராட்டிக் கூடமைப்பட்டிருக்கிறோம். அதே போல 1986-ம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 31-ம் நாள் வரையில் 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களில்

* 171—271 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்புகள் I, II, III ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

[திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்] [1986 மே 2]

10,036 பேருந்துகளை வைத்து 92 லட்சம் பயணிகளை நான் தோறும் 32 லட்சம் கிலோமீட்டர் ஏற்றிச் செல்கிற சாதனையைப் பார்க்கிறபோது உண்மையாகவே மகிழ்ச்சி தரத்தக்க விஷயம் தான். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் செயல்படுவது குறித்து நடவடிக்கைகள் எடுக்கிற அதே நேரத்தில், அத்தகைய கழகங்களுக்கு நல்ல பெயர் வருவதிலும், இலாபம் வருவதிலும் அடிப்படையாக இருக்கிறவர்கள் அந்தக் கழகங்களில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்கள் என்பதை நாம் மறந்து விடக்கூடாது.

தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகளை தீர்க்கவில்லையென்று நான் சொல்லவில்லை. சில பிரச்சனைகளை இந்த அரசு தீர்த்து இருக்கிறது. இருந்தாலும்கூட தீர்க்கப்படாத பிரச்சனைகள் இன்னும் இருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். உதாரணமாக 1—6—1979-க்கு முன்னால் நிரந்தர மாக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு தனியார் மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறுவதற்கு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆனால் 1—6—1979-க்குப் பின்னால் நிரந்தரமாக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு இந்த வசதி இல்லை. தனியார் மருத்துவமனைகளில் அவர்கள் சிகிச்சை பெற அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. ஆகவே எல்லா தொழிலாளர்களையும் ஒன்றாகக் கருதி, அவர்களில் முன்பு சேர்ந்தவர்கள், பின்பு சேர்ந்தவர்கள் என்று வேறுபடுத்தி பிரிக்காமல், அவர்கள் தனியார் மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறுவதற்கு இந்த அரசு அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்து இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒரு கொடுமையான நிகழ்ச்சி நடந்து கொண்டிருக்கிறது. நான் இதனை அதிகப்படுத்தி சொல்ல விரும்பவில்லை. கேஷுவல் லேபரர்ஸ் என்று கூறப்படுபவர்கள் மொத்தத்தில் கொத்தடிமைகளைப் போல நடத்தப்படுகிறார்கள். ஆறு மாதம் கேஷுவல் லேபராக வேலை செய்துவிட்டு பின்னால் அவர்களை நிரந்தரமாக்க வேண்டுமென்று சட்டம். ஆனால் ஏறத்தாழ 2 வருடங்கள், 3 வருடங்கள் வேலை செய்தவர்கள் கூட போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருப்பது அறிந்து மிகவும் வேதனைப்படுகிறேன். அந்த நிலையை இந்த அரசு போக்கு வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1986 மே 2] [திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்]

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தொழிலாளர்களின் நன்மைக்காக சிற்றுண்டி சாலைகள் நடத்தப்படுகின்றன. அங்கே தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டிகள் மானிய விலையில் வழங்கப் படுகின்றன. அங்கேயிருக்கிற ஒரே குறை என்னவென்றால், அந்தச் சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்கள், போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு சமமானவர்களாக கருதப்படுவதில்லை. ஆகவே போக்குவரத்துக்கழகங்களில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்கிற சலுகைகளையும், சம்பள விகிதங்களையும், அந்தச் சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்க அரசு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நடத்துநர்களாக பணியாற்றுவவர்கள் அவர்கள் பணியில் இருக்கும்போது அவர்கள் வைத்திருக்கிற டிக்கெட் புத்தகத்தை தொலைத்து விட்டால் அந்தப் புத்தகத்திற்கான பிரிண்டிங் சார்ஜை மட்டும் தான் வாங்க வேண்டுமென்பது ஹைகோர்ட் ஆர்டர். ஆனால் நடைமுறையில் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அதிகாரிகள் எப்படி செயல்படுகிறார்கள் என்றால் ஹைகோர்ட் ஆர்டரை சிறிது கூட மதிக்காமல், தொலைந்து போன டிக்கெட் புத்தகத்தின் மொத்த பணத்தையும் பணமாக பெற்றுக் கொள்கிற நிலை தான் இருக்கிறது. ஆகவே நீதிமன்றம் அளித்த அந்தத் தீர்ப்பை நடைமுறைக்கு கொண்டு வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து புதியதாக தமிழ்ச் சங்கம் தொடங்கி தமிழ் மீது புகழ் பாடுகிற நாம் சென்ற ஆண்டு வரையில் தமிழ்ப் புத்தாண்டிற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் விடுமுறை அளித்து வந்தோம். அதை இப்போது எடுத்து விட்டோம். அந்த விடுமுறையை மீண்டும் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சனை. ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர் அவருடைய பணி முடிந்து விடு திரும்புகிறபோது மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளிலும் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட.

[திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்] [1986 மே 2]

வேண்டும். சமீபத்தில் 17-4-1986 அன்று சென்னையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கும், பட்டுக்கோட்டை அழகிரிப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கும் இதுகுறித்து ஒரு தகராறு ஏற்பட்டு ஏறத்தாழ நான்கு மணி நேரம் போக்குவரத்து ஸ்தம்பித்துவிட்ட ஒரு நிலை இருந்தது. ஆகவே எல்லாக் கழகங்களிலும் பணிபுரிகின்ற வர்கள் தங்களுடைய பணியை முடித்துக் கொண்டு அவர்கள் வீடு திரும்பும்போது, எல்லாக் கழகங்களிலும் இலவசமாக பயணம் செய்யலாம் என்ற நிலையை அரசு கொண்டு வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5-10)

அதைப்போலவே பத்திரிகை நிருபர்கள், மாவட்டத்திற்கு மட்டுமல்ல, மாநிலம் முழுவதும் இலவசமாக பயணம் செய்வதற்கு அவர்களுக்கு வழிவகை செய்து தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் நான் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

*

*

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அந்தப் பகுதி நீக்கப்படுகிறது.

திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்:

*

*

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அதிகாரியைப் பற்றியோ அரசைப் பற்றியோ குறை சொல்வதாக இருந்தால், முன்னதாக மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரிடம் முன் அனுமதி வாங்க வேண்டும். எனவே இந்தப் பகுதி நீக்கப்படுகிறது.

திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்: ஆகவே துணைத் தலைவர் அவர்கள் வேண்டுகோளுக்கிணங்க இன்னும் இதை நான் தொடர விரும்பவில்லை. இன்னொன்று. இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள ஊழியர்களுக்கு எல்லாம், தமிழக அரசில் உள்ள மற்ற ஊழியர்களைப் போல வாரத்திற்கு 5 நாட்கள் வேலை செய்தின்ற திட்டத்தை அமுல்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

* * மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அதற்குப் பெற்றது.

1986 மே 2] [திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்]

இன்னொன்று, சென்னையில் உள்ள பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளில் படிக்கட்டுக்கு அருகிலே நடத்துநர்களுக்கான இருக்கை வசதி செய்து தரப்பட்டு இருக்கிறது. இதேபோல் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளிலும், இந்த வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று, சென்னை, மதுரை, மாநகராட்சிப் பகுதிகளில் ஓடுகின்ற பேருந்துகள் அனைத்தும் அரசுடமையாக்கப்பட்டு, அங்கே அரசுப் பேருந்துகள் மட்டும் ஓடுகின்ற அந்த நிலையை கோவை, மாநகராட்சிக்கு உட்பட்ட எல்லையிலும் கொண்டு வந்து, அங்கே உள்ள தனியார் பேருந்துகளை எடுத்துவிட்டு, முழுக்க முழுக்க அரசுப் பேருந்துகளைக் கொண்டு வருவதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக தமிழகத்தின் தென் பகுதியில் குறிப்பாக திருச்சி, மதுரை, ராமநாதபுரம், நெல்லை, கன்னியாகுமரி போன்ற பகுதிகளில் வசிக்கின்ற மக்கள் போக்குவரத்து வசதிகள் அதிகமாக இல்லாமல் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக அவர்கள் அங்கேயிருந்து சென்னைக்கு வருவதற்கும், சென்னையில் இருந்து திரும்ப அவர்களுடைய ஊர்களுக்குச் செல்வதற்கும், அவர்களுக்கு அதிகமாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லை. ஏதோ ஓரளவிற்கு மத்திய அரசு ரயில்கள் அதை நிவர்த்தி செய்தாலும் கூட, இன்னும் அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகள் முழுக்க முழுக்க தலைநகருக்கு வந்து செல்வதற்கு இல்லை என்பதை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நிலையைப் பயன்படுத்தித்தான் தனியார்கள் சிலர் அதிகாரபூர்வமான பெர்மிட்டிகள் இல்லாத அம்னி பஸ்களை அவர்கள் வைத்து கள்ளத்தனமாக ஓட்டிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்களைப் பிடிக்கும்போது அதிகாரிகள் அவர்களிடம் ஒரு மாதம் அல்லது இரண்டு மாதத்திற்கு உரிய வரிகளை வாங்கிக் கொண்டு மற்றும் தனியாக அவர்களிடம் பணம் பெற்றுக் கொண்டு வீட்டுவீடுகிறார்களே தவிர, நிரந்தரமாக அவர்களுக்கு எந்த ஒரு மறையப் செய்யப்படுவதில்லை என்பதை நான் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்] [1986 மே 2]

இன்னொன்று. இந்த ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே பயணிகளை ஏற்றுவதற்கு புரோக்கர்கள் என்ற பெயரில் குண்டர்களை நியமித்து இருக்கிறார்கள். பயணிகள் அங்கே செல்லும்போது, அவர்களை கட்டாயமாக இழுத்துச் சென்று, நெல்லைக்கு செல்ல வேண்டும் என்றால் திருச்சி பஸ்ஸில் ஏற்றி விடுவதும், இராமேஸ்வரம் செல்ல வேண்டும் என்றால், மதுரை வண்டியில் ஏற்றிவிடுவதும், ராமநாதபுரம் செல்ல வேண்டும் என்றால் கோயம்புத்தூர் வண்டியில் ஏற்றிவிடுவதுமான கொடுமைகளைச் செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். இதைத் தடுக்க அரசு கண்டிப்பாக நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று இங்கே நான் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று. கல்கத்தாவிலே இருக்கிற ஹிந்துஸ்தான் மோட்டார்ஸ் தயாரிக்கின்ற அம்பாஸிடர் கார்களுடைய குவாலிட்டியானது மிகவும் மோசமான நிலையிலே இருக்கிறது. 1 லட்சம் ரூபாயும் அதற்கு மேலேயும் பணம் கொடுத்து வாங்குகின்ற அந்தக் கார்களை எடுத்து உடனே ரோட்டிலே ஓட்ட முடிகிறதா என்றால், கண்டிப்பாக முடிவதில்லை. அது தகராடப்பாலைப் போன்ற ஒரு சப்தத்தை எழுப்புகின்றது. என்ன செய்கின்றார்கள் என்றால் அந்தக் காரை வாங்கியவுடனேயே அதை கம்பீஸ்ட்டாக strip செய்து என்ஜினை எடுத்து விட்டு, சீட்டுகளைக் கழட்டி விட்டு அவைகளைத் திரும்பவும் பல இடங்களில் வெல்ட் செய்வதாலும், புதிய ஓயரின் செய்வதாலும்தான் அந்த வண்டிகளை ஓட்ட முடிகின்றது. இப்படி செய்வதால் ஏறத்தாழ 10 ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து 15 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் அதிகமாகச் செலவு ஏற்படுகின்றது. ஆகவே கல்கத்தாவிலே இருக்கின்ற அந்த ஹிந்துஸ்தான் மோட்டார்ஸ்-க்கு இதுபற்றி அரசு கடுமையான ஆட்சேபனை தெரிவிக்க வேண்டுமென்றும், அவர்கள் தங்களுடைய குறையை நிவர்த்தி செய்யாமல் இருப்பார்களே யானால், தமிழகத்திலே அந்த அம்பாஸிடர் கார்களை பதிவு செய்வதை—அதாவது ரிஜிஸ்தர் செய்வதையே இந்த அரசு நிறுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1986 மே 2] [திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்]

இன்னொன்று, சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் இங்கே இருக்கின்ற ஆட்டோ, டாக்கிகளைப் பார்த்தாலே மிகவும் அச்சமாகவும், பயமாகவும் இருக்கிறது. காரணம், நாம் கூப்பிடுகிற இடத்திற்கு கண்டிப்பாக அவர்கள் வருவதே இல்லை. அப்படி வருவார்களேயானால், மீட்டருக்கு மேலே அதிகமாகப் பணம் பெருகின்ற நிலையிலே அவர்கள் இருக்கின்றார்கள். இன்னும் குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், சென்ட்ரல் ஸ்டேசனிலே இருக்கின்ற ஆட்டோ டிரைக்களைப் பொறுத்த வரையில் அங்கே போலீஸ்காரர்கள் இருக்கும்போதுதான் ஓரளவுக்கு வருகின்றார்கள். ஆனால் காவலர்கள் இல்லாத நேரத்திலே அவர்கள் வருகின்ற பயனிகளை மிகவும் கொடுமைப் படுத்தியும், துன்பப்படுத்தியும், அதிகமாகப் பணத்தைப் பெறுவதிலேயே கண்ணோட்டமாக இருக்கின்றார்கள். ஆகவே இந்த நிலை மாற அரசு கடுமையான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் இங்கே கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறையைப் பற்றி இங்கே ஒரு சில வார்த்தைகளைக் கூற விரும்புகிறேன்.

1970-ல் அரசுத் துறையைச் சார்ந்த ஏறத்தாழ 2 ஆயிரம் மோட்டார் வண்டிகள் இருந்தன. அவைகளைப் பராமரிப்பதற்கு அப்போதே 4 பணிமனைகள் இருந்தன. ஆனால் இன்று, 1986-லே ஏறத்தாழ 7 ஆயிரம் மோட்டார் வாகனங்களை இந்த அரசு சொந்தமாகக் கொண்டுள்ளது. இவைகளைப் பராமரிப்பதற்கு 11 பணிமனைகள் தான் உள்ளன என்று குறிப்பிலே கூறப்பட்டுள்ளது. ஆகவே அது போதாது; அதை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் இங்கே கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களுடைய ஆதரவோடும், அங்கு எம்.டி. யாக இருப்பவரும், புதிய வடிவத்திலே ஒரு பேருந்தினை வடிவமைத்து இருக்கிறார்கள். அந்த பேருந்து டெல்லி வரை சென்று புகழ் பெற்று வந்திருக்கிறது என்பது நாமெல்லாம் மகிழத்தக்க விஷயம். பேருமைபட்டத்தக்க விஷயம். இப்போன்றே ஒவ்வொரு கழகமும், மசலை சிக்கனப் படுத்துவதையும், அதிகமாக லாபத்தைக் கொடுப்பது என்ற

[திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன்] [1986 மே 2]

போக்கோடு நிறுத்திக் கொள்ளாமல் போக்குவரத்துத் துறையிலே எப்படி விபத்துக்களை தடுக்கலாம், என்னென்ன முறையிலே, நல்லபடியாக போக்குவரத்துத் துறையை நடத்தலாம் என்ற ஆராய்ச்சி எண்ணத்தோடு நல்ல பல திட்டங்களை இந்த ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்போல, மற்ற கழகங்களும் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி தெரிவித்து விடை பெறுகிறேன்.

*திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், கோரிக்கை எண். 3, கோரிக்கை எண். 39, கோரிக்கை எண். 40, கோரிக்கை எண். 54 மற்றும் கோரிக்கை எண். 55 ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது 125 கோடியே 36 லட்சத்து 66 ஆயிரம் ரூபாயை இங்கே முன்மொழிந்திருக்கிறார்கள். அதன் பேரில் நான் இந்தப் போக்குவரத்தைப் பற்றி மட்டும் இங்கே பேசலாம் என்று கருதுகிறேன்.

(மாலை 5:20)

போக்குவரத்து தனியார் இடத்திலே இருக்கின்ற காரணத்தினால் அதனுடைய வருவாய் எல்லாம் தனியாருக்கு போகிறதே என்ற காரணத்தினால் அந்த பஸ்களை தேசிய மயமாக்கப்படுவதன் மூலம், தேசியமயமாக்கப்பட்டப் பிறகு வருமானம் அதிகமாக இருக்கும் என்றும், அதன் பயனை பொது மக்கள் அடைவார்கள் என்ற காரணத்தினால் அன்றைய தினம் இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டது.

அதன் அடிப்படையில் இன்றையதினம் பார்க்கும்போது அந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எப்படி இருக்கிறது என்றால், இன்றையதினம் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1983-84 ஆம் ஆண்டு மூலதனம் அன்றைக்கு வைக்கப்பட்டது. அதாவது ரூ. 12 கோடியாக இருந்தது. 1983-84 ஆம் ஆண்டு நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கின்ற சணக்கை இங்கே தணிக்கை செய்து கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அது

1986 மே 2] [திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன்]

39 கோடியே 21 இலட்சத்து 49 ஆயிரம் ரூ. ஆகும். 1983-84 வரை அந்த 1 ஆண்டு மட்டும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நஷ்டம் 10 கோடியே 2 லட்சத்து 62 ஆயிரம் ரூபாய் ஆகும்.

அதேபோல் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 1983-84 ல் ஆடிச் செய்யப்பட்டதில் மூலதனம் வைக்கப்பட்ட தொகை 1 கோடியே 3 லட்சத்து 1 ஆயிரம் ரூபாய். நஷ்ட கணக்கை காட்டுகிறபோது 3 கோடியே 40 லட்சத்து 63 ஆயிரம் ரூபாய் ஆகும். அந்த ஒரு ஆண்டு நஷ்ட கணக்கை பார்க்கும்போது 1983-84 ஆம் ஆண்டு மட்டும் சோழன் போக்குவரத்தில் 3.27 கோடியே 13 ஆயிரம் ரூபாய் நஷ்ட கணக்கு காட்டப் படுகிறது.

அதேபோல் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் 16-1-1980-ல் துவக்கப்பட்ட ஒரு கழகம் ஆகும். அந்த திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 1982-83 ஆம் ஆண்டு வரை மூலதனச் செலவு ரூபாய் 2 கோடியே 50 லட்சம் ஆகும். அதில் நஷ்ட கணக்கு காட்டப்படுவது ரூபாய் 3 கோடியே 66 லட்சத்து 12 ஆயிரம் ஆகும். அன்றைய ஒரு ஆண்டு நஷ்ட கணக்கு மட்டும் 10 லட்சத்து 19 ஆயிரம் ரூபாய் என்று இதிலே காட்டியிருக்கிறார்கள்.

அதேபோல் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 1983-84 ஆம் ஆண்டில் அந்த ஒரு ஆண்டு நஷ்டம் மட்டும் ரூபாய் 38 லட்சத்து 96 ஆயிரம் ரூபாய் என்று இங்கே காட்டியிருக்கிறார்கள். இதை எல்லாம் பார்க்கிறபோது இந்த தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பின் அங்கே பணி ஆற்றும் தெரழிலாளர்களுக்கு நல்ல முறையில் சம்பளம் கிடைக்கும் என்றும், இங்கே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நம்முடைய அரசின் பெயரால் இருக்கின்ற காரணத்தால் நமக்கு எல்லாம், ஏழை எளியவர்களுக்கு எல்லாம் அங்கே டிக்கெட் இல்லாமல் இந்த அரசு ஏற்றிச் செல்லும் என்ற ஒரு நப்பாசையால் பொதுமக்கள் அன்றையதினம் நினைத்துக் கொண்டு இருந்தார்கள். இன்றைய தினம் பார்க்கும்போது ரூபாய் கோடி கோடியாக மூலதனச் செலவு 3 கோடி ரூபாய் என்றால் அதனுடைய நஷ்ட கணக்கு 39 கோடி ரூபாயாக இன்றைய தினம் இந்த அரசில் இருந்து

[திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன்] [1986 மே 2]

கொண்டிருக்கிறது. தனியார் துறையில் பார்க்கிறபோது நாங்கள் தனியார் துறையை ஆதரிக்கவல்லவை என்றாலும் சில பஸ்களுக்கு அதிகமான வரி விதித்தும் எல்லா வகை பஸ்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான வரி விகிதம்தான் விதிக்கப் படுகிறது. ஆனால் தனியார் துறையிலே புதிய வண்டிகளை ஒட்டிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். 1,800 முதலாளிகள் இருப்பதாக ஏறக்குறைய ஏனக்குக் கணக்குத் தெரிகிறது. குறிப்பாக ஒருவர் 5 பஸ்களைத்தான் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இருந்தாலும் அவர்கள் இன்றைய தினம் 10 பஸ்கள் என்றும் 20 பஸ்கள் என்றும் பெருக்கிக் கொண்டே இருக்கிறார்களே தவிர அவர்கள் கழை இறங்கவில்லை. அரசாங்கத்தினுடைய பஸ்கள் தனியார்களிடத்தில் இருக்கிற பஸ்களைவிட அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தினால் அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே அதிகமான பஸ்கள் இருக்கிற காரணத்தினால் பொது மக்களுக்கு வசதிகள் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்த்தாலும் அவர்களுக்கு வசதியும் இல்லாமல் நட்டக் கணக்கிலேயும் போய்க் கொண்டிருக்கின்றன.

அதற்கெல்லாம் என்ன காரணம் என்றால், அங்கே சில அதிகாரிகள் ஊழல் செய்கின்ற காரியங்களில் சிலவற்றை நான் இங்கே சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதிலே சோழன் போக்குவரத்திலே அங்கே 1983-84 ஆம் ஆண்டு தணிக்கையிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அங்கே இருக்கிற கேஷியர் ஒருவர் 'சி' ஸ்டேட்மென்டில் தினம் தினம் வருகின்ற வருவாயை அவர் குறைத்து எழுதியிருக்கிறார்கள். அந்த வருவாயைக் குறைத்து எழுதிவிட்டு, செலவினங்களை, ஒவ்வொரு பஸ்ஸிற்கும் எவ்வளவு என்று கொண்டு வந்து கடைசியில் அவர் அதை அதிகமாக சேர்த்துக் கொள்வதும், அதேபோன்று அவர் தொடர்ந்து 1979-லிருந்து 1983 ஆம் ஆண்டு வரை தொடர்ந்து செய்து கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். எவ்வளவு என்று கேட்பீர்களேயானால், அமைச்சரே அதிர்ச்சியடையக் கூடிய வகையில், ரூ. 54.84 இலட்சத்தை, ஒரு தனி நபர், இத்தனை கையாடல்களைச் செய்திருக்கிறார் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதை அவர் எப்படி செய்திருக்கிறார் என்று பார்க்கிறபோது, பெரிய அதிகசியமாக நாம் இதைக் கருத வேண்டும். அதன் அடிப்படையிலே

1986 மே 2] [திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன்]

தினம் தினம் மேல் அதிகாரி இல்லாமலே அந்தச் செக்குகளை, டிராப்ட்களை, அவரே செலுத்தியும், திரும்ப கையொப்பமிட்டு, மேலதிகாரியின் ஒப்பம் இல்லாமல், அவரே அந்தப் பணத்தை எடுப்பதற்கு அவருக்கே அதிகாரம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் இதைக் குற்றச்சாட்டாக இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே இதில் 'இன்டர்னல் ஆடிட்டர்கள்' 2, 3 பேர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களும் இந்தத் தவறுகளுக்கு உடனிருந்து இருக்கிறார்கள். அதை இந்த அரசோ, அந்த இன்டர்னல் ஆடிட்டர்களோ கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை. பொதுமக்கள் இவ்வளவு ஊழல்கள் நடக்கிறதே என்று அவர்கள்தான் அன்றையதினம் ஒரு பெட்டிஷனை இந்த அரசாங்கத்திற்குப் போட்டு, அதன் பிறகு விழிப்பு ஏற்பட்டு, அதைக் கண்டுபிடிக்க, இந்த ஆடிட்டர் ஜெனரல் எச்சரிக்கப்பட்டிருப்பதாக, அந்த ஆடிட்டரே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் இதையெல்லாம் சொல்கின்ற நேரத்தில், அமைச்சரவர்கள் இதைக் கொஞ்சம் ஊன்றி கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இந்த ஏழைகள் எல்லாம் நம்முடைய பஸ்ஸாயிற்றே, நம்முடைய சொத்தாயிற்றே, அதிலே வருகின்ற வருமானம் நமக்கு ஒரு காசு கூட குறையாது என்று நினைத்துக் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், அவர் அதை எப்படி செய்திருக்கிறார்கள் என்றால், அந்த சிட்டாவில் எழுதப்படுகின்றபோதும் கூட, கடைசியில் மோசடி செய்வதற்குக் கூட ஒரு வகை வேண்டும். அந்தப் பாராவிலே சிட்டா எழுதப்படுகின்ற நேரத்திலே, அங்கே வரவு-செலவு என்று ஒரு சிட்டாவில் கடைசியாக குறிப்புகளை எழுதிவிட்டு, டோட்டல் செய்கிறார்கள். டோட்டல் செய்து விட்ட பிறகு, அவருக்கு அன்றைய தினம் வருமானம் போதவில்லை என்றால், ரூ. 10,000 வருமானம் வா வேண்டுமென்றால், அதை மற்றொரு பக்கத்தில் எடுத்து எழுதுகின்ற முறையை அனுசரித்திருக்கிறார்கள். அங்கே ரூ. 10 இலட்சம் என்ற குறிப்பிருந்தால், பணத் தேவை என்று கருதினால் ரூ. 8 இலட்சம் என்று குறிப்பு எழுதியிருக்கிறார்கள். எவ்வளவு மோசடி என்றால், எவ்வளவு பணம் அவருக்கு வேண்டுமென்று நினைக்கிறாரோ, அந்த அளவிற்கு அவர்கள்

[திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன்] [1986 மே 2]

அந்த மோசடியில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் இந்த அரசு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். யாரோ கொடுக்கிறார்கள் வரி. அந்த வரியைக் கண்காணிப்பதில்லை. யாருடைய பணமோ போகிறது என்று அசட்டையாக, அஜாக்கிரதையாக இருக்கிறது இந்த அரசு என்று இந்த மானியக் கோரிக்கையில் வன்மையாக வெளியிட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 5.30)

அதேபோன்று இன்னொன்றையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். முன்வைப்புப் பணம் என்று சொல்வார்கள். அந்த முன்வைப்புப் பணத்தை அவர்கள் இன்னொரு பெயரால், ராமன், கோவிந்தன், ராமசாமி என்ற பெயரால், புனைப் பெயர்களால், வரவு வைத்து, பிறகு அதையே அவர்கள் 'ரிபண்ட்' கொடுத்ததாக அதிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கின்றபோது, இதேபோன்ற அதிகசயக் கையாடலை நான் இதுவரை பார்த்ததில்லை. கேள்விப்பட்டதும் இல்லை. ஏனென்றால், ரூ. 54.84 இலட்சத்தை ஒரே நபர் கையாடல் செய்திருக்கிறார் அதிலே ஆடிட்டர்களும் உட்பட்டிருக்கிறார்கள். இதைவிட வெட்கக் கேடு வேறு ஒன்றுமில்லை என்று கருதுகிறேன். அதிலே குறிப்பாக ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இதிலே 5 பேரை சஸ்பென்ட் செய்திருப்பதாக குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு நான் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 'அமாவாசை' அன்று திருடு போன நிலவு பெளர்ணமி அன்று கிடைத்தது' என்று கிராமத்திலே சொல்வார்கள். அதேபோன்று யாரோ கண்டுபிடித்ததை, தாங்கள் கண்டுபிடித்ததாக சொல்கிறார்கள். அன்றைய தினம் அவர்கள் கண்டுபிடித்ததாக அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கிறபோது பொது மக்கள் பணத்தை செலவிடுவதில் இப்படி ஏனோதானோ என்று இருக்க வேண்டாம். இவ்வளவு இருந்தும் எனக்கு முன்பு பேசிய நம்முடைய உறுப்பினர் அவர்கள்கூட குறிப்பிட்டார்கள். பத்திரிகை நிருபர்களைப் பற்றி. எவ்வளவோ கொள்ளையடிக்கப்படுகிறது. என்ன என்னமோ நடந்து வருகிறது. அவர்களுக்குப் போக்குவரத்துக்கு

1986 மே 2] [சோ. மா. இராமச்சந்திரன்]

இலவசமாக 2, 3 போக்குவரத்துக்கள் மட்டும்— ஒரு மாவட்டத்திலிருந்து இன்னொரு மாவட்டம் என்ற அளவுக்கு மட்டும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தமிழ்நாடு முழுவதும் பாஸ் கொடுத்தால் நல்லது. ஒரே ஆள் செய்கிற ஊழலில் ஒரு பங்கு ஒதுக்கினால் அதற்கு போதுமானது என்று கருதுகிறேன். நான் ஒரு முறை அரசு போக்குவரத்து பஸ்ஸிலே போய்க் கொண்டிருந்தேன். அன்றையதினம் ஒரு காவலர் ஏறவந்தார். அவரிடத்திலே பணம் கொடுத்தால் தான் முடியும் என்று சொல்லி விட்டார்கள். கடைசியாகப் பார்க்கிறபோது அவரிடத்திலே ஒரு ரூபாய் குறைந்துவிட்டது. ஒரு ரூபாய் இல்லாமல் நான் அவருக்குக் கொடுத்து உதவினேன். காவலர்கள் எவ்வளவோ கஷ்டப்படுகிறார்கள். தனியார் பஸ்ஸிலே என்னுடைய கிராமத்திற்கு ஒரு முறை செல்கிற நேரத்திலே அந்த பஸ்ஸிலே காவலர் வந்தால் நான் பார்த்திருக்கிறேன், அந்தக் காவலர் இல்லத்திலேயே நிறுத்தி ஏற்றிச் செல்கிற நிலை இருக்கிறது. ஆகவே அவர்களுக்கும் இலவசமாகப் பாஸ் அனுமதி அளிக்க வேண்டும்.

அடுத்து ரோடுகளைப் பற்றி ஒரு கருத்தைச் சொல்லி முடித்துக் கொள்ளலாம் என்று கருதுகிறேன். ரோடுகளும் பாலங்களும் என்பதற்காக 88 கோடி ரூபாய்களை அமைச்சர் அவர்கள் கோரி இருக்கிறார். குறிப்பாக அவர்கள் நல்ல முறையில் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற எண்ணத்திலே நான் குறிப்பிடுகிறேன். ஆடிட்டர் அதிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார். 1979 ஆம் ஆண்டு மதுரை மாவட்டத்திலே பெரியகுளத்திலிருந்து அக்கம் வரை ஒரு ரோடு இருக்கிறது. இடையிலே வனத் துறைப் பகுதி இருக்கிறது. ஏற்கெனவே வனத் துறையிலிருந்து அனுமதி கேட்டுப் பெறாமல் 1 கோடியே 38 லட்சத்து 13 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் செலவிட்டு இரு பக்கமும் ரோடு போட்டுவிட்டு 7 கிலோமீட்டர் ரோடு போடாமல் விட்டுவிட்டதன் காரணமாக— 1983 ஆம் ஆண்டு தான் அந்த ரோடைப் போடப் போகிறோம் என்று வனத் துறையிடம் அனுமதி கேட்கப்பட்டிருக்கிறது— இதை ஆடிட் ரிப்போர்ட்டிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். நீங்கள் மன் எச்சரிக்கையாக உங்களுடைய அதிகாரிகளை கேட்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மனியடிக்கப் பெற்றது.)

[1986 மே 2]

* திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தமட்டில் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே வழிகாட்டியாக தமிழகத்திலே இயங்கி வருகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையிலே செம்மையாக ஏழை எளிய மக்கள் பயன் பெறக்கூடிய வழிவகைகளை மேற்கொண்டு மிகச் சிறப்பான முறையிலே செயல்பட்டு வருவதை நாம் அனைவரும் அறிவோம். நம்முடைய தமிழகத்திலே இயங்கி வருகிற போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தமட்டில் மிக அற்புதமான முறையில் செயல்படுகிறது என்ற காரணத்தினால் உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பளித்தல், எரிபொருள் மிச்சப்படுத்துதல், உற்பத்தித் திறனை அதிகரித்தல் போன்ற நல்ல எடுத்துக்காட்டுகளை செய்து காட்டி மத்திய அரசால் அளிக்கப்பட்ட பரிசைப் பெற்றிருக்கிற ஒரு மாநிலமாக நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை இருக்கிறது என்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

அதேநேரத்திலே திட்டக் குறிஞ்சும் இன்றைய தினம் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களை மிக அருமையாகப் பாராட்டி வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். 1986 ஜனவரித் திங்கள் வரை இன்றைய தினம் ஏறக்குறைய 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமிழகத்திலே உருவாக்கப்பட்டு ஏறத்தாழ 10,036 பேருந்துகளை இயக்கி நான் ஒன்றுக்கு 32 இலட்சம் கிலோ மீட்டர்கள் சென்று, ஏறக்குறைய 92 இலட்சம் பயணிகளுக்குப் பயன்படும் அளவிற்குப் பெரிய அற்புதமான சேவையைப் போக்குவரத்துக் கழகம் செய்கின்ற வகையில் பணியாற்றிக் கொண்டு வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

அதேபோன்று 1986 மார்ச் மீண்டு சனவரி இறுதி வரை, ஏறக்குறைய 53 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,840 புகிய பேருந்துகளை வமிக் நடங்களில் விட்டிருக்கிற பேருமையை இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை பெற்றிருக்கிறது.

1986 மே 2] [திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்]

அந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையில் ஏறக்குறைய 600 கிராமங்களில் போக்குவரத்தே இல்லாதிருந்த நிலைமையிருந்ததைப் போக்க வேண்டுமென்ற நல்லெண்ணத்தின் அடிப்படையில் ஏறக்குறைய 605 பேருந்துகளை புதிய வழித்தடங்களில் விட்டு, ஏறக்குறைய 7 இலட்சம் பொதுமக்கள் பயன் பெறுகின்ற அளவிற்கு இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாற்றி வருவதை இந்த நேரத்தில் நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றையதினம் தமிழகத்திலே 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், தமிழ் நாட்டிலே தமிழ் மண்ணுக்காக உழைத்தவர்கள், தமிழுக்காகப் போராடியவர்கள், தமிழகத்திற்காகத் தியாகம் செய்தவர்கள் அகியவர்களின் பெயர்களை ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் இட்டு மிகவும் அருமையான முறையிலே செயல்பட்டு வருவதை நான் இந்த நேரத்திலே பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையிலே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுடைய பணிவான கவனத்திற்கு என்னுடைய பணிவான வேண்டுகோள் ஒன்றினை வைப்பதற்கு நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைய தினம் செங்கல்பட்டு மாவட்டம் பெரிய மாவட்டமாகத் திகழ்கின்ற காரணத்தினால் செங்கல்பட்டு மாவட்டத்துப் பொதுமக்களின் சார்பாக, இந்த மாவட்டத்திற்கு என்று தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நீங்கள் ஆரம்பித்து, அதற்கு மதுரையை ஆண்ட மாமன்னன் “திருமலை நாயக்கன்” பெயரைச் சூட்ட வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து, பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அயிரக்கணக்கான பேருந்துகள் வழித்தடங்களிலே விடப்பட்டு, அந்தப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து வரும் இந்த நேரத்தில், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு எவ்வளவோ இடைஞ்சல்கள் ஏற்பட்ட நேரத்திலேயும், அதையெல்லாம் கட அரசு பொருட்படுத்தாமல் மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி

[திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்] [1986 மே 2]

செய்கின்ற அளவிற்கு இந்தத் துறை பணியாற்றி வருவதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதற்காக இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களை நான் இந்த நேரத்தில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இவற்றிற் கெல்லாம் மூலகாரணமாகத் திகழ்ந்து, ஏழை எளிய மக்களுக்கு நல்ல முறையிலே போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று, பல நல்ல திட்டங்களைத் தீட்டி செயல்படுத்தி வருகின்ற தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சர், எங்கள் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு இந்த நேரத்திலே மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற பணியாளர்களுக்கெல்லாம் பல்வேறு சலுகைகளை இன்றைய தினம் அரசு வழங்கியிருப்பது புத்தகத்தின் வாயிலாக மிக அழகாகக் காணப் படுகிறது.

மூன்றாண்டுக் கால ஊதிய ஒப்பந்தம் இவ்வாண்டு செப்டம்பர் முதல் தேதி முடிவாகிறது. அது காலாவதி ஆவதற்கு முன்னாலேயே தொழிற்சங்கங்களோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி, பணியாளர்களுக்குக் கணிசமான அளவுக்கு ஊதிய உயர்வு கொடுப்பதற்கான வழிவகை செய்தாக வேண்டுமென்ற முறையில், 1977-இல் 175 ரூபாயாக இருந்ததை, 1980 இல் 330 ரூபாயாக உயர்த்தி, 1983-இல் 430 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறது என்ற பெருமையை இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவரவர்களின் அரசு செய்திருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதைப்போல, புதிதாகப் பணியிலே சேர்க்கப்படுகின்ற ஓட்டுனர்களுக்கு 1977 ஆம் ஆண்டு மாத சராசரி வருமானமாக 453 ரூபாய் இருந்தது. அதை, இந்தத் துறையைப் பொறுப் பேற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களும், தமிழகத்தினுடைய முதலமைச்சரவர்களும் தொழிலாளர்களிடத்தில் அக்கறையை மேற்கொண்டு, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் காத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்ற

1986 மே 2] [திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்]

நல்லெண்ணத்தினுடைய அடிப்படையிலே, 1977 ஆம் ஆண்டு சராசரி வருமானம் ஒரு ஓட்டுநருக்கு 453 ரூபாயாக இருந்ததை மாற்றி, 1986 ஆம் ஆண்டிலே மாத சராசரி வருமானம் 1,270 ரூபாய் என்ற அளவிற்கு மாற்றியமைத்திருக்கிறது. அந்தப் பெருமை இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சருக்கும் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவருக்கும் சேரும் என்று நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

(மாலை 5-40)

அதே போல், அந்தத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்களுடைய பிள்ளைகள் எல்லாம் மேற்படிப்பு படிப்பதற்காக, ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் பொறியியல் கல்லூரிகள் அமைத்து, அவர்கள் நல்ல முறையிலே செயல்பட வழிவகை செய்துள்ளார்கள். இந்தியாவிலே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் செய்யாத அளவுக்கு, இன்றையதினம் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகம் பொறியியல் கல்லூரி ஆரம்பித்து, அதிலே அத்தொழிலாளர்கள் பிள்ளைகளுக்கு முன்னுரிமை கொடுப்பதைப் பார்த்து நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நெடுஞ்சாலைத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்றுள்ள மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பல்வேறு சாதனைகளைச் செய்கின்ற நேரத்திலே ஒரு வேண்டுகோளை வைக்க முற்படுகிறேன். ஏற்கெனவே, தமிழகத்திலே, பெரிய சாலைகளை எல்லாம், பஸ் ரூட் சாலைகளை எல்லாம் தார் சாலைகளாகப் போட்டு, ஆனால் பாரமரிப்பு இல்லாமல், போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சலாக இருக்கிற அளவுக்கு, போக்குவரத்து செல்லமுடியாத அளவுக்கு ஆங்காங்கே சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஏற்கனவே, பஸ் ரூட் திட்டத்தில், போட்ட சாலைகளை எல்லாம், நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் ஒப்படைக்காத காரணத்தால், அந்தச் சாலைகளைப் பாரமரிக்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அது ஏற்கனவே அரசினுடைய கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறது. அந்தச் சாலைகளை எல்லாம், அரசு ஆணையிட்டு, நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் ஒப்படைத்து, அந்தச் சாலைகளை எல்லாம் செப்பனிட்டு, போக்குவரத்து சரிவர செய்ய ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்] [1986 மே 2]

நான் சார்ந்திருக்கிற கும்மிடிப்பூண்டி தொகுதியிலே, நீண்டநெடுங்காலமாக இருக்கிற ஒரு குறையை, இன்றையதினம் மாண்புமிகு அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வருகிறேன். சென்னையிலிருந்து திருப்பதிக்குச் செல்கின்ற சாலை இடையிலே, பெரியபாளையம், ஊத்துக்கோட்டை வழியாக ஒரு பாதை செல்கின்றது. திருப்பதிக்குச் செல்கின்ற விரைவுப் பேருந்து வண்டிகளானாலும், ஐதராபாத் செல்கின்ற விரைவுப் பேருந்து வண்டிகளானாலும் அந்த வழியாகத்தான் செல்கின்றன. கொசஸ்தலையார் டி புத்தூர் என்று சொல்லப்படுகின்ற அந்தச் சாலை குறுகிய சாலையாக, ஏறக்குறைய 32 கிலோ மீட்டர் தூரம் செல்கிறது. அந்தக் குறுகிய சாலை ஒரு பேருந்து செல்லக்கூட முடியாத அளவு குறுகிய அகலம் உடையதாக இருக்கிற காரணத்தால், அதை தயவு செய்து அகலப்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல், பெரியபாளையத்திலே ஒரு தரைப் பாலம் இருக்கிறது. அதை மேம்பாலமாக ஆக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நீண்ட நெடுங்காலமாக வைக்கப்பட்டுள்ளது. அந்தக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் ஏற்று, அடுத்த நிதி ஆண்டிலே செய்து தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்தக் கோரிக்கையை ஏற்று, அந்தத் தொகுதியிலே நிச்சயமாக ஒரு மேம்பாலத்தைக் கட்டித் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் பல்வேறு நல்ல போக்குவரத்து வசதிகளையும், சாலை வசதிகளையும் செய்து தருகின்றோம். ஆனால், அந்தப் போக்குவரத்துச் சாலைகளிலே செல்கின்ற ஒருசில வாகனங்கள் அதிகமான புகையைக் கக்குகின்ற நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். அப்படி அதிகமான புகையைக் கக்குவதன் மூலமாக கொடிய வியாதிகள், நோய்கள் பரவி விடுவதாக, மருத்துவ நிபுணர்கள் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்து, அது அரசுக்குச் சொந்தமான வாகனமாக இருந்தாலும், தனியாருக்குச் சொந்தமான வாகனமாக இருந்தாலும்,

1986 மே 2] [திரு. இரா. சா. முனிரத்தினம்]

இருந்தாலும், மக்களுக்கு அந்த நோய்கள் பரவாத அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டு, மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று அமர்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

* திரு. எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய மானியக் கோரிக்கையான போக்குவரத்தில் அகில இந்திய ரீதியிலே தமிழகம் முன்னோடியாக உள்ளது. அதற்குச் சான்றுகள் நிரம்ப உள்ளன. காலத்தைக் கருதி நான் சுருக்கமாக என் கருத்தைத் தெரிவிக்கிறேன். டெல்லி, பம்பாய், கல்கத்தா போன்ற நகரங்களை விட, மிகச் சிறந்த வசதிகளைக் கொண்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களாக, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைபெறுகின்றன என்பதை எவரும் மறுக்கவும் முடியாது, மறைக்கவும் முடியாது. அந்தப் பெருமை யாவும் புரட்சித் தலைவர் அரசில் கடமையாக எடுத்துச் செயல்படுகின்ற போக்குவரத்துத் துறைக்கும் பொறுப்பு எடுத்திருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைச் சாரும், போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளைச் சாரும் என்பதை முதற்கண் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதே போல், பாடி பில்லிங்கில், தமிழக அரசினுடைய போக்குவரத்து கழகங்களின் மூலமாக, செய்யக் கூடிய பாடி பில்லிங், தனியார் துறையை விடச் சிறந்த அளவிலே, குறைந்த செலவிலே செய்யப்படுவது பாராட்டக்கூடிய ஒன்று. அதை பொது நிறுவனங்கள் குழு உறுப்பினராக இருந்ததன் காரணமாக, நான் தெரிந்துகொண்டபொழுது அண்மையிலே அதை பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல் இங்கு நமது தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய பெரிய அதிகாரிகளை வெளிநாடுகளுக்கு அழைத்து பாடி பில்லிங்கிற்கு அவர்களுடைய கருத்துக்களை கேட்பது, ஆலோசனை கேட்பது மிகவும் பாராட்டிற்குரியது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மிகப் பெரிய அளவிலே லாபத்தை ஈட்டிக்கொண்டிருப்பதால், அது விமரிசுப்பாத்தில் இருப்பதால், அங்கு ஒரு பாடி பில்லிங் யூனிட் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருவள்ளூர் பஸ் அதிக அளவிலே

[திரு. எம். இராசரத்தினம்] [1986 மே 2]

அங்கு விடப்படுவதை பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்தில் பஸ் லாபகரமாக நடக்க வேண்டும். அதற்கு மெயில்ட் சர்வே செய்து நடத்த வேண்டும். பல முறை நான் செல்லும்போது பயணிகள் இல்லாமலேயே திருவள்ளூர் போக்குவரத்து பேருந்துகள் செல்வதை பார்த்திருக்கிறேன். டி. பி. டி. சி. போன்ற சில கழகங்கள் இலாபத்தை ஈட்டுகின்றன. அதே போன்று மற்ற கழகங்களும் லாபத்தை ஈட்டுகின்ற வகையில் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல விழுப்புரத்திலிருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளூர் பஸ் விடப்பட வேண்டும். காரணம் விழுப்புரம் தனியாக இருக்கக்கூடிய ஒரு இடமாக இருக்கிறது. ஆர்ப்பன் சைடு என்று அங்கிருக்கக்கூடிய பொது மக்கள் பேசிக்கொள்கிறார்கள். காட்பாடி, புதுகை போன்ற பல இடங்களிலிருந்து வரக்கூடிய பேருந்துகளுக்கு மத்திய பகுதியாக விழுப்புரம் இருக்கிறது. எனவே ஒரு பஸ் டெப்போ வைக்க வேண்டும். திண்டிவனத்திலே பஸ் டெப்போ வைத்திருப்பதாக அறிகிறேன். அங்கே வைக்க வேண்டாம் என்று குறிப்பிட லெகு விரைவில் வரக்கூடிய விழுப்புரத்திற்கு நிச்சயமாக ஒரு வில்லை. பிரிக்க இருக்கின்ற மாவட்டத்திற்கு தலைநகரமாக பஸ் டெப்போ வைக்க வேண்டும். ஸ்போர் பஸ்கள் 2 வைக்க வேண்டும். காரணம் திருச்சிக்கும் சென்னைக்கும் மையமாக இது இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் அடையாறு வழியாக செல்லக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் திருவள்ளூர் பஸ்கள், சென்னை யிலிருந்து திருச்சிக்கு செல்லக் கூடிய பஸ்கள், மதுரைக்கு செல்லக்கூடிய பஸ்கள், தென் மாவட்டங்களுக்கு செல்லக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் மையப் பகுதியான மெளண்ட் ரோடு வழியாக செல்வதால் டிராபிக் கன்ஜெஷன் ஏற்படுகிறது. தாம்பரம் செல்ல வேண்டுமென்றால் 1 ½ மணி நேரம் ஆகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆகவே, அடையாறு வழியாக விரைவாக பொது மக்களுக்கு இடையூறு ஏற்படாத வண்ணம் அதே நேரத்தில் மெளண்ட் ரோடு கன்ஜெஸ்ட்டட் டிராபிக்கை விலக்குவதற்கு விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடிய கருத்து. ஏனென்றால் அமைச்சர் அவர்கள் அந்த வழியிலே சென்றிருப்பார்கள் அதிகாரிகளும் சென்றிருப்பார்கள். மாலை நேரங்களில் 5 மணிக்கு சென்றால்

1986 மே 2]

[திரு. எம். இராசரத்தினம்]

குறைந்தபட்சம் 6 ½ மணிக்குத்தான் தாம்பரத்திற்கு செல்ல முடிகிறது. எனவே இதனை கருத்தில் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். லாரிகளும் திருவான்மியூர்-மகாபலிபுரம் வழியாக சென்றால் நன்றாக இருக்கும். இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு சிறப்பு அம்சம் என்னவென்றால் இதுவரை லேபர் ஸ்டிரைக் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியில் இல்லாதது பாராட்டத்தக்கது. அதுமட்டுமல்லாமல் நமது அமைச்சர் அவர்கள் பெரிய அல்ட்ரா மாடல் அரிஸ்டோகிரிட்டிக் டைப் ஆப் சொசைட்டி என்று சொல்வார்களே அவர்களோடு பழகவில்லை. தரமுத்தப்பட்ட மக்கள், பாட்டாளி வர்க்கங்களோடு ஒருங்கிணைந்து பழகக்கூடிய அமைச்சர் அவர்கள் சிறப்பாக லேபர் ஸ்டிரைக் இதுவரை ஏற்படாமல் பணியதற்கு அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய மனத்திலி இன்சென்ட்டிவ், பெர்பார்மன்ஸ் இன்சென்ட்டிவ், மெடிக்கல் எய்ட்ஸ் போன்றவைகள்தான். இத்தகைய சிறப்பு பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தனியார் மற்றும் கழகங்களுக்கு இருக்கிறதா என்பது தெரியவில்லை. அங்குள்ள சிப்பந்திகளுக்கு ஐ-ஐ.டி. ட்ரைவிங் லைசென்ஸ் தருவது நிச்சயமாக தொழிலாளர்களால் பாராட்டத்தக்கது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இவற்றை பாராட்டும் நேரத்தில் மற்றும் ஒன்றைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஓட்டுனர்கள் சில இன்னல்களுக்கும் ஆளாக்கப்படுகிறார்கள். வெல்லிந்டன் தியேட்டரிலிருந்து ஜெனரல் பீட்டர்ஸ் ரோடு வரை ஒன் வே ட்ராபிக் சரிவர அமல் படுத்தவில்லை. எனவே இதனை அமல்படுத்தும்படி காவல் துறையினரிடம் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுமட்டுமல்லாமல் இங்குள்ள எக்மோர்-சென்ட்ரலிலிருந்து அசம்பிளி ஹாஸ்ட்லுக்கு வரக்கூடிய வசதியை செய்து தரவேண்டுமென்று அனைத்து உறுப்பினர்களும் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைப்போன்று டிரைவர்கள் மற்ற மாநிலங்களைவிட மிக அதிக அளவுக்கு விபத்துக்கள் ஏற்படாவண்ணம் ஓட்டுகிறார்கள். கடந்த மாதம் அதாவது 30—4—1986 அன்று கூடவட மாநிலத்தில் ஓதியானாவில் 27 பேர் இறந்திருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லாமல் ஓட்டுவதன் காரணத்தால் நாங்கள் எல்லாம் ஓட்டுநர்களைப் பாராட்டுகிறோம்.

[திரு. எம். இராசரத்தினம்] [1986 மே 2]

(மாலை 5-50)

அந்தத் தொழிலாளர்கள் மயூசிக் பார்ட்டி வைத்திருக்கிறார்கள். கலை உலகத்திற்குச் சவாலாக இருந்து நல்லபல நிகழ்ச்சிகளை அவர்கள் நடத்துகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களைப் பாராட்டுகிறோம், வணங்குகிறோம். மேலும் படித்த வணக்கத்திற்குரிய மாபெரும் புலவர்கள் எல்லாம் அங்கே பெரிய அதிகாரிகளாக விற்றிருப்பது இந்தத் துறைக்குப் பெருமையாகும் என்பதை நான் கூறிக்கொள்கிறேன்.

என்.எச். ரோடாக, விழுப்புரம் 10 மதகடிப்பட்டு ஒரு ரோடு அமைக்க இருந்தார்கள். அங்கே டெண்டர் விடப்பட்டிருந்தது. 3, 4 பேர் லோ டெண்டர் போட்டிருந்தார்கள். அதை லேட்டஸ்ட் ரேட்டை வைத்து மீண்டும் ரிடெண்டர் கேட்டால் அரசுக்கு நஷ்டம்தான். ஆகவே அங்கே இருக்கக்கூடிய நபர்களில் யார், யார் பொறுப்பாக முதலிலே டெண்டர் எடுத்தார்களோ அவர்களிடத்திலேயே அந்தப் பணிகளை ஒப்படைத்து ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விழுப்புரத்திலேயிருந்து சாலமேட்டுக்குப் போக்கடியைப் பாதையில் உள்ள பாலத்தைப் பழுது பார்க்க வேண்டுமென்று நான் பேரன் ஆன்டே குறிப்பிட்டிருக்கிறேன் அந்தப் பாலம் சரியான முறையில் அமைக்கப்படாதது வேதனைக்குரியது. எனவே உடனடியாக அந்தப் பாலத்தைச் சீரமைக்க வேண்டும். அப்படிச் சீரமைக்கப்படாததன் காரணத்தால் ஏழை, எளிய விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் எல்லாம் குறைந்தபட்சம் டையர் வண்டிகளில் நெல் எடுத்துக்கொண்டு கூட போக முடியாத நிலை இருப்பது மட்டுமல்லாமல் உரங்களையும் எடுத்துக்கொண்டு போக முடியவில்லை. உடனடியாக அதைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

அடுத்து எஸ்.எஸ். ஸ்கீமிலே அதாவது தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் மூலம் விழுப்புரம் நகராட்சியைப் பொறுத்தவரையில் சாலை வசதி செய்ய இயலாத நிலைமை இருக்கிறது. கருங்கல் ஜல்லி, மணல் போன்றவற்றை எடுக்க வேண்டும் என்றால் டைரக்டர் ஆஃப் மைன்ஸ் தடுக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு தடை இருக்கிறது. அந்தத் தடைகளை நீக்கி கருங்கல்,

1986 மே 2]

[திரு. எம். இராசரத்தினம்]

ஜில்லி, மணல் போன்றவை உடனடியாகக் கிடைக்கவும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களின் மூலமாக இந்த அரசு விரைவான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு இந்த வாய்ப்பினை அளித்த அவைத்தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மிக முக்கியமான பிரச்சினையைப் பற்றிப் பேச வேண்டும். நீங்கள் நேரம் இல்லை என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். இந்தப் பிரச்சினையிலே பேசுவதற்குப் போதுமான நேரம் அளிப்பதன் மூலமாகத்தான் இந்தத் துறையை சிறப்பாக நடத்த முடியும் என்பது என்னுடைய கருத்து. கட்டணம் வசூலிப்பது அதிகம். நான் கருத்தமாகச் சொல்கிறேன். சில மாநிலங்களில் வசூலிப்பதைவிட இங்கே அதிகக் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். கோள் மாநிலத்தில் வசூலிப்பதை விட இங்கே கட்டணம் அதிகம். ஓர்ட் பேங்க், ஐ.எம்.எஃப் போன்ற நிறுவனங்கள் கடன் அளிப்பதன் காரணத்தால் கட்டணத்தை உயர்த்து. கட்டணத்தை உயர்த்து என்று நிர்ப்பந்தம் செய்வதன் காரணத்தால்தான் மறைமுகமாக இவ்வாறு செய்யப்படுகிறது என்று நான் கருதுகிறேன்.

தமிழகத்தில் இன்றையதினம் ப்ராக்டிவிட்டி என்பதை அதாவது உற்பத்தித் திறனை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தால் ஏறத்தாழ 75 ஆயிரம் தொழிலாளர்களின் ஒத்துழைப்பு காரணத்தால்தான், அவர்கள் சிறந்த முறையில் பணியாற்றுகின்ற காரணத்தால்தான் உற்பத்தித் திறன் மற்ற எந்த மாநிலத்தையும் விட இங்கே அதிகமாக ஆகி இருக்கிறது. அவ்வாறு அதிகமாக இருந்திருக்கிறது என்ற வகையில் மத்திய அரசினுடைய சான்றிதழை நம்முடைய இலாகா பெற்றதை நான் அறிவேன். மிகச்சிறந்த முறையில் உற்பத்தித் திறனை அதிகப்படுத்துவதற்குள்ள வகையில் பல ஆக்க பூர்வமான வேலைகளைச் செய்திருக்கிறீர்கள். ஆனால் பொதுமக்களுக்குப் போதுமான வசதிகள் இன்னும் நம்முடைய துறையிலே மற்ற மாநிலங்களில் இருப்பதுபோல் செய்யப்படவில்லை. அந்த அளவுக்குப் அமையவில்லை என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கழிப்பறைகள், வெய்ட்டிங் ரூம்ஸ், சன்ஷேட், பஸ் ஸ்டான்ட் போன்ற

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1986 மே 2]

பல்வேறு வசதிகள் சரியான வகையில் செய்யப்படவில்லை. பூக்கடை பஸ் ஸ்டான்ட் உள்ளே துழைந்தால் தமிழகத்தில் உள்ள பல்வேறு பஸ் நிலையங்கள் எப்படி இருக்கின்றன என்பதைப் புரிந்து கொள்ள முடியும். சிறப்பான முறையில் அபிவிருத்திகளைக் கண்டதற்குப் பிறகும் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடிய சலுகைகளை மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் கம்மியாக இருக்கிறது. நெய்வேலியிலே இருக்கிற மத்திய அரசு நடத்துகிற போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கிற டிரைவர், டெக்னிக்கல் தொழிலாளர்கள் பெறக்கூடிய சம்பளம் நம்முடைய தொழிலாளர்கள் பெறவில்லை. கேரள மாநிலத்திலே இருக்கின்ற செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர், கண்டக்டர், டிரைவர், டெக்னிக்கல் தொழிலாளர்கள் பெறக்கூடிய சம்பளம் நம்முடைய தொழிலாளர்கள் பெறவில்லை. ஆனால் அதே முறையில் அவர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடிய . . . (குறுக்கிடு) நான் புள்ளி விவரங்களோடு எடுத்துக் கூற தயாராக இருக்கிறேன். நேரத்திற்கு மட்டும் அனுமதி கொடுத்தால் நான் புள்ளி விவரங்களோடு ஆதாரம் தருகிறேன், அந்த உறுப்பினர் அதை மறுக்க முடியாது என்பதையும் நான் நிரூபிக்க முடியும்.

சட்டப்படி கேண்டன் அமைக்கப்பட்ட வேண்டும். நாட்டிலே பல ஆண்டுக் காலமாக தொழிலாளிகள் போராடிப் பெற்ற உரிமை அது. ஆனால் அப்படி சட்டப்படி கேண்டன் அமைக்கப்பட வேண்டிய இடங்களில் கேண்டன் அமைக்கப்படாமல் இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்கும் மேலாக 20 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருக்கிறார்கள். 20 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்டவர்கள் அவர்களை எப்போது நிரந்தரமாக்குவது? அவர்களுடைய சர்வீஸ் கண்டிஷன் என்ன? 10 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கக் கூடிய ஓட்டுனர் இருக்கிறார். அதேபோல பத்து ரூபாய் சம்பளம் பெறக்கூடிய நடத்துனர் இருக்கிறார். அந்த முறையிலே பலபோக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பல சம்பள விதிதங்கள் மாறியிருக்கின்றன. அவர்களை நிரந்தரமாக்கப்படுவதற்கான நடவடிக்கை எந்த முறையிலும் இல்லை.

1986 மே 2] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

ஒரு காலத்தில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டிங் துழைந்தால் 6 மாதம் முடிந்தவுடன் அவர்கள் தாமதவே நிரந்தரமாக்கப்படுவார்கள். அதற்காக எந்த யூனியனும் சென்று பேச வேண்டியது இல்லை. இன்று அனைத்து தொழிற் சங்கங்களும், அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக தொழிற்சங்கம் உட்பட எல்லாச் சங்கங்களும் சென்று அதிகாரிகளோடு அந்த கேஷுவல் தொழிலாளர்களைப்பற்றி அவர்களுடைய நெம்பர் ரோலைப்பற்றி, நிரந்தரமாக்க பேசவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது.

மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் சட்டம் 1961 ஆம் ஆண்டிலே விதிக்கப்பட்டது. அதனுடைய 12-வது பிரிவின்படி எல்லா வண்டிகளிலும் ஃபர்ஸ்ட் எய்ட் பாக்ஸ் வைக்கப்பட வேண்டும். நம்முடைய பத்தாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வண்டிகளிலே ஃபர்ஸ்ட் எய்ட் பாக்ஸ் வைக்கப்பட வேண்டிய அந்த இடத்திலே வைக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்பதைப் பார்த்தாலே, சட்டத்தை நமது இலாகா மறுக்கிறது, சட்டத்திற்கு மதிப்புக் கொடுக்க வில்லை என்பதை தெரிந்துக் கொள்ளலாம். அதனாலே அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய நலனிலே நீண்ட காலமாக ஈடுபட்டவன் என்ற முறையிலே சொல்கிறேன், பல பிரச்சனைகளிலே உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றுதான் சட்டப்படி பெறவேண்டிய உரிமைகளை போராடிப் பெறவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறதே தவிர, தமிழக அரசினுடைய காரணத்தாலே பெற முடியவில்லை.

காஷுவல் லீவ் 10 நாள் என்பதை உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் சென்று வழக்காடித்தான் பெற்றோம். ரிடையர்மெண்ட் எஜ் 55 ஆண்டுக் காலமாக இருந்தது. அதை 58 ஆண்டுக் காலமாக ஆக்க வேண்டும்; மற்றத் துறைகளிலே உள்ள எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் இருப்பது போல் 58 ஆண்டுக் காலமாக ஆக்க வேண்டும் என்ற அந்தக் கோரிக்கையை கேட்டபோது நம்முடைய மாநில அரசு ஒத்துக்கொள்ள வில்லை. அதையும் உயர்நீதிமன்றத்திற்கு சென்று வழக்காடிதான் 55-வது ரிடையர்மெண்ட் எஜ் என்பதை 58 ஆக உயர்த்திப் பெற்றோம். அண்மையிலே தமிழக அரசு வழங்கிய பஞ்சப்படி விகிதத்தைக் கூட்டு கொடுக்கச் செய்யவேண்டும் என்பதற்கும் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றுதான் பெறவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டது.

[திரு வி. பி. சிந்தன்]

[1986 மே 2]

இன்றைக்கும் நம்முடைய வண்டிகளுக்கு, மோட்டார் வாகன சட்டப்படி தேர்ட் பார்ட்டி ரிஸ்க் இன்ஷூரன்ஸ் செய்யப்பட வேண்டும் என்பது செய்யப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. எங்காவது டேமேஜ் ஏற்பட்டால் தொழிலாளர்களிடமிருந்து அதற்கு வசூல் செய்ய வேண்டிய நிலைதான் இருக்கிறது. மெத்த வருத்தத்தோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன், இந்தியாவிலே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் அந்த வழக்கம் கிடையாது. ஒரு டேமேஜ் ஏற்பட்டால் ஆயிரம், 2 ஆயிரம், 7 ஆயிரம் என்று தொழிலாளர்களிடமிருந்தே நஷ்ட ஈடு வசூலிக்கிற ஒரு வழக்கம் இங்கேதான் இருக்கிறது. அதை நான் வலியுறுத்திச் சொல்லியாக வேண்டி இருக்கிறது. அந்த முறை மாற்றப்பட வேண்டும். இது போன்று சட்டப்படி எது எது மாற்றப்பட வேண்டும் என்பதற்கு என்னிடம் பெரிய பட்டியலே உள்ளது. ஆனாலும் நேரம் இல்லாத காரணத்தால் அவைகளையெல்லாம் நான் சொல்ல விரும்பவில்லை.

அப்பாயின்ட்மென்ட் சம்பந்தமாக, தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்வது சம்பந்தமாக, ஒரு சில கருத்துக்களை இந்த அரசுக்கு நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இதற்கு என்று இன்றைக்கு ஒரு முறையாக அமைப்பு இல்லை. எம்பிளாயின்ட்மென்ட் எக்ச்சேஞ்சிலே இருந்து 5 பேர்கள் வேண்டும் என்று கோட்டால் அவர்கள் 50 பேர்களை அனுப்பு வார்கள், அது அவர்களுடைய நடைமுறை. அந்த 50 பேர்களில் எந்த 5 பேரை எடுப்பது என்பதே அங்கே இருக்கிற ஒரு சங்கத்தி னுடைய விருப்பத்தைப் பொறுத்தது. ஒரு சங்கம் விரும்பினால் அந்த 5 பேர்கள் யார் என்று நிர்ணயிக்கின்ற அதிகாரம் அங்கே இருக்கிறது. சில குட்டி அதிகாரிகள் 5 ஆயிரம் ரூபாயிலிருந்து 10 ஆயிரம் ரூபாய் வரை ஒரு வேலைக்கு, ஒரு பதவிக்கு விலை பெசப்படுகிற நிலை இருக்கிறது. இதுபோன்று ரெக்யூட் மெண்ட்டிலே முறைகேடுகள் அங்கே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதுமட்டும் அல்ல, அவைகளை முறையாக கண்காணிக்கின்ற ஒரு அமைப்பு கிடையவே கிடையாது.

1986 மே 2]

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

இன்னொரு பிரச்சனையையும் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு கழகத்திலிருந்து இன்னொரு கழகத்திற்கு டிரான்ஸ்பர் செய்வது சமபந்தமாக. அதில் எத்தனையோ முறை கேடுகள் உண்டு. ஒரு தொழிலாளியை ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்த தொழிற்சங்கம் விரும்ப வில்லை என்று சொன்னால், கால்பந்து ஆடுவதைப்போல அந்த தொழிலாளியை கன்னியா குமரிக்கு, குன்னாருக்கு என்று மாற்றுவார்கள். அந்த நிலை மாற்றப்பட வேண்டும்.

(மாலை 6-00)

அதுமட்டுமல்லாமல் ஓய்வு பெற்று செல்கிறபோது அவர் தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை குறித்து. அது குறித்து இந்தியா முழுவதும் ஒரு நார்ம்ஸ் பிக்ஸ் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. பொதுத்துறையாக இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மாறிய தற்குப் பிறகு ஒரு பஸ்ஸுக்கு இத்தனை பேர்கள் இருக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. அகன்படி ஒரு பஸ்ஸுக்கு 14 பேர்கள். கிளர்க்குகள், டிரைவர்கள் டெக்னிகல் ஸ்டாப், கிளினர் மற்றவர்கள் எல்லாம் சேர்த்து 14 பேர்கள் ஒரு பஸ்ஸுக்கு என்று பிக்ஸ் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்றையதினம் நம்முடைய மாநிலத்திலே இருப்பது ஒரு பஸ்ஸுக்கு 7.5 தான். அதுவும் கணக்குப்படி சரியாக போடப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் அதுவும் வழங்கப்படவில்லை. அது மட்டுமல்ல, சட்டப்படி கொடுக்கப்பட வேண்டிய பல வசதிகள் கொடுக்கப்படுவதே இல்லை. தொழிலாளர்கள் ரிடையர்மென்ட் ஆனதற்குப் பின்னால், ஓய்வு பெற்றதற்குப் பின்னால் அல்லது இறந்ததற்குப் பின்னால் கொடுக்கப்பட வேண்டிய டெர்மினல் பெனியிப்பிட்டுகள் 12 ஆண்டுக்காலமாக கொடுக்கப்படவில்லை. மாநில அரசு தங்களின் வசதிக்கேற்ப உத்தரவுகளைப் போடுகிறார்கள். அந்த உத்தரவுகளை நான் சார்ந்திருக்கிற சி.ஐ.டி.பி. சங்கத்தின் சார் பிலும், மற்ற சங்கங்களின் சார்பிலும் உயர்நீதி மன்றத்தில் சென்று குறிப்பிட்டு, அவை தொழிலாளர்களை தண்டிப்பதற்காக போடப்படுகிற உத்தரவுகள் என்று தெரிவித்து இருக்கிறோம். நீதி மன்றமும் அதை ஏற்று தீர்ப்பு வழங்கியும் தொழிலாளர்களுக்கு அந்த டெர்மினல் பெனியிப்பிட்ஸ் வழங்கப்படவில்லை. ஆகவே அவைகளை வழங்குவதற்கு அரசு உத்தரவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1986 மே 2]

அடுத்து போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப் படுகிற வீட்டு வசதி பற்றி நான் குறிப்பிடாமல் இருப்பது நல்லது என்று கருதுகிறேன். அரசு ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்ட கொடுக்கப்படுகிற கடன், அல்லது மின் வாரியத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்ட கொடுக்கப்படுகிற தொகை போல ட்ரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுப்பதில்லை.

அதுமட்டுமல்லாமல் ஓய்வு பெற்று செல்கிறபோது அவர்களுக்கு சேர்ந்திருக்கிற மெடிகல் லீவை கேஷாக மாற்றுவதற்கு முயற்சி செய்தாலும் அது மறுக்கப்படுகிறது. அரசு ஊழியர்களுக்கு 33 நாட்கள் ஒரு ஆண்டிற்கு எர்ன்ட் லீவ். அதைப்போல 18 நாட்கள் மெடிக்கல் லீவ். ஆனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 18 நாட்கள் மட்டும் தான் எர்ன்ட் லீவ். மெடிக்கல் லீவ் வழங்கப்படுவது 8 நாட்கள் மட்டும் தான்.

அடுத்து தொழிலாளர்களுக்கு பாஸ் வழங்கப்படுவதாக குறிப்பிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இது எல்லா கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக வழங்கப்படுவதில்லை. ரெஸ்ட் ஹவுஸ் இல்லை.

ரிடையர் ஆன தொழிலாளர்களுக்கு, செய்யில்வேயில் கொடுப்பதைப் போன்று குடும்பத்தோடு பயணம் செய்யும் பாஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். அது கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது.

அடுத்து ஆக்சிடெண்ட்கள் பற்றி நான் சொல்லியாக வேண்டும். மகாராஷ்டிரா மாநிலத்திற்கு அடுத்து அதிகப் படியான ஆக்சிடெண்ட்கள் நடப்பது நம்முடைய தமிழகத்தில்தான். இந்த விபத்துகளைத் தவிர்ப்பதற்கு அரசு என்ன கொள்கையை வகுத்திருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன். பத்திரிகை செய்திகளிலும், இன்னும் பலர் பேசுகிறபோதும், தொழிலாளர்கள் தான் விபத்துகளுக்கு காரணமென்று அரசு தரப்பில் சொல்கிறார்கள். ஏறத்தாழ அந்த நிலையில் தான் அந்த பதில்கள் இருக்கின்றன. ஆடு, மாடுகளை சாலைகளிலிருந்து அகற்றுவதற்கு ஏதாவது நடவடிக்கையெடுக்கப் பட்டிருக்கிறதா? நான் குறிப்பிடுவது ஸ்ட்ரே கேட்டில்ஸ். அடுத்து ஸ்பீட்கன்ட்ரோல் பண்ணுவதற்கு என்ன நடவடிக்கை இருக்கிறது? இதற்காக எலக்ட்ரானிக்ஸ் கருவி உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது

1986 மே 2]

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். எந்த பஸ்ஸில் அது பொருத்தப்பட்டிருக்கிறது. எந்த பஸ்ஸிலும் ஸ்பீட் கண்ட்ரோல் இல்லையென்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த நேரத்தில் அரசுக்கு ஒரு ஆலோசனையைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ட்ரைவர்களைப் பொறுத்தவரையில், அது எந்த ட்ரைவரானாலும், டாக்சி ட்ரைவர், லாரி ட்ரைவர், டிரான்ஸ்போர்ட் டிரைவர், இப்படி எந்த டிரைவரானாலும், அவர்கள் பயிற்சிப் பள்ளியில் இரண்டு ஆண்டுகள், மூன்று ஆண்டுகள் பயிற்சிப் பெற்றதற்குப் பின்னால் தான் வேலைக்கு எடுக்க வேண்டுமென்று நிபந்தனை போட்டு அதற்காக ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பேருந்துகளின் டைம் டிக்ஸ் பண்ணுவதில் பிரச்சனை இருக்கிறது. ஒவ்வொரு பணி மனையிலும் இந்தப் பிரச்சனை இருக்கிறது. அது தீராத சண்டையாக இருந்து வருகிறது. கலெக்ஷன் பேட்டா அதிகமாக கிடைக்கிறதென்று, போட்டி போட்டுக் கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள். இதனால் ஒரு பஸ் இன்னொரு பஸ்ஸை ஓவர்டேக் செய்யும்போது ஆக்சிடெண்ட் ஏற்படுகிறது. ஆறு மாதங்களுக்கு முன்னால் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் எம்.டி. அவர்கள் பெர்மிட் இல்லாமல், பெர்மிட் கொடுக்க டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் மறுத்திருக்கிறார், இருப்பினும் நான்கு வண்டிகளை கும்பகோணம்—மெட்ராஸ் ரூட்டில் ஓட்ட முயற்சித்தி, அதை திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினரும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தினரும் தங்கள் பேருந்துகளை வைத்து மறித்த பரிதாபமான காட்சியை நாமெல்லாம் பார்த்தோம். ஆகவே பெர்மிட் இல்லாமல், இன்ஷூரன்ஸ் இல்லாமல் வண்டிகள் ஓட்டப்படுகின்றன.

உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதிலும் 'ஸ்ப்பூரியஸ்' பொருள்களை தரமில்லாத பொருள்களை வாங்குவதால் ஆக்சிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. இந்த நிலையை கட்டுப்படுத்துவதற்கு, பொருள்களின் குவாலிட்டியை செக்கப் பண்ணுவதற்கு உரிய ஏற்பாடுகள் எதுவும் இல்லை.

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1986 மே 2]

உதிரிப் பாகங்களை வாங்குவதில் இருக்கும் கும்பகோணத்தைப் பற்றியெல்லாம் நான் நீண்ட நேரம் பேசவில்லை. ஒன்றை மட்டும் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பிரிட்டிஷ் அசோக் லேலன்ட் கம்பெனியின் கியர் பாக்கை வாங்கியது. இந்த கியர் பாக்ஸ் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பேருந்துகளுக்கு பொருத்தமில்லாததாகும். அப்படியிருக்கும் போது அவற்றை வாங்க உத்தரவு போட்டது யார்? அதைப்போல கும்பகோணம் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடந்த தவறுகளைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். லட்சக்கணக்கான ரூபாய் கொள்ளையடிக்கப்படுகிறது. ஆடிட் ரிப்போர்ட்டில் வருகிற பல பகுதிகளை நான் படித்துக் காட்ட நேரமில்லை. இவற்றையெல்லாம் திருத்திக் கொள்ள அரசு நடவடிக்கையெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து சிறு உடைமையாளர்களுக்கு நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் பினான்ஸ் கார்ப்பரேஷனில் உதவி செய்ய வேண்டும். இந்த ஆலோசனையை நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய வேண்டுகோளாகும். ஒரு பஸ் உள்ளவர்கள் நலிந்த பகுதியினர்களுக்கு நாம் பஸ் கொடுக்கிறோமே, ஒன்று அல்லது இரண்டு பஸ்கள், அவர்களுக்கு நம்முடைய டைபனான்ஸ் கார்ப்பரேஷனிலிருந்து சுற்று உதவி கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போலீசைப் பற்றிச் சொல்லாவிட்டால், இந்தத் துறையைப் பற்றிய விவாதம் பூர்த்தியாகாது. இந்தத் துறையில் இவ்வளவு சிக்கல்களும் ஏற்படுவதற்கு போலீஸ் அதிகாரிகள்தான் காரணம். தொழிலாளி லைசென்ஸ் ரெனியூவ் பண்ணுவதற்கு சென்றால், அதை வாங்கி வைத்துக் கொள்கிறார்கள். ஒரு மாதம் அல்ல, 2 மாதம் அல்ல, 3 மாதம். ரூபாய் கொடுக்காமல், லைசென்ஸ் வழங்குவதில்லை. அதேபோல் ஆட்டோ ரிக்சாக்களை போலீஸ்காரர்கள் பிடித்து வைத்துக் கொள்கிறார்கள். பாதுகாப்பு கைதியை வைப்பது போல் ஆட்டோ ரிக்சாக்காரர்களையும் வைக்கிறார்கள். அண்மையிலே

1986 மே 2]

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

நாங்கள் உயர்நீதி மன்றத்திலே ஒரு வழக்கு போட்டு, அப்படி செய்வது தவறு என்று உயர்நீதி மன்றமும் கூறி இருக்கிறது. இருந்தாலும் இந்த ஆட்டோ ரிக்சாக்காரர்களை தொந்தரவு படுத்துகிறார்கள்.

அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் சொந்தக்காரராக இருந்தவர்கள் என்ற காரணத்தால் சொல்கிறேன். * *

அடுத்து பிளையிங் ஸ்குவார்டு என்று ஒரு பிரிவு நம்முடைய இலாக்காவிலே இருக்கிறது, மெக்கானிக்கல் டிபெக்ட்ஸ் என்பதைக் கண்டுபிடிப்பதற்காக. அவர்கள் மெக்கானிக்கல் டிபெக்ட்ஸ்களைக் கண்டுபிடிக்கவில்லை. மாமூல் வசூலிப்பதற்கு தான் இந்த ஸ்குவார்டு இன்றைக்கு தமிழகம் பூராவும் சுற்றிக் கொண்டு இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஒரு அதிகாரி மேலே அலிகேசன் சொல்வதாக இருந்தால், ஸ்பெசிபிக்காக இருக்க வேண்டும். ஸ்விப்பிங்காக சொல்வது நல்லதல்ல. ஸ்விப்பிங்காக சொல்வதற்கு விதிகளில் அனுமதி இல்லை.

It will not be correct.

ஆதாரபூர்வமாக இருந்தால், ஸ்பெசிபிக்காக இருந்தால் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். நீங்கள் ஊரிலே இருக்கிற அத்தனை அதிகாரிகள் மேலும் சொல்வது என்றால், அந்த அதிகாரிகளை யார் பாதுகாப்பது. எனவே * *

என்று ஸ்விப்பிங்காக இருக்கக் கூடாது. ஒரு கன்வன்சனை நாம் வைத்து இருக்கிறோம். எனவே அந்தப் பகுதி நீக்கப் படுகிறது. அதாவது * *

என்று சொன்ன அந்தப் பகுதி நீக்கப்படுகிறது. (குறுக்கீடு). நிச்சயமாக விதிகள் இதை அனுமதிக்காது.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

[1986. மே 2]

திரு. வி. பி. சிந்தன்: நீங்கள் இப்படி நீக்க வேண்டும் என்று சொல்கிறபோது, அது எந்தப் பகுதி என்று சொல்லி விட்டால்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்:

* *

என்று சொல்வது, It is sweeping in nature.

இதை நீங்கள் நீக்கக்கூடாது என்று சொன்னால், இந்தத் தரப்பிலேயிருந்து தொழிற்சங்கத் தலைவர்களைப் பற்றி ஸ்விப்பிங்காகச் சொன்னால், அதை நான் அனுமதிக்க வேண்டியது வரும். It will go on record நான் எல்லோரையும் பாதுகாக்கிறேன். குறிப்பிட்டுச் சொன்னால், அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். ஸ்விப்பிங்காக எல்லோரையும் பற்றிச் சொல்வது நல்லதல்ல.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: நீங்கள் எனக்கு அனுமதித்தது 10 நிமிடங்கள்தான். அதிகாரி அவ்வாறு செய்தார் என்பதை நிரூபிப்பதற்கு நான் தயாராக இருக்கிறேன். பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்வதாக இருந்தாலும், முன்னதாகவே, சேரிடம் நீங்கள் அனுமதி வாங்கியிருக்க வேண்டும். Rule is there. ஒரு அமைச்சர் மேலோ, ஒரு ஆபீசர் மேலோ அல்லது ஒரு மெம்பர் மேலோ புகார் சொல்ல வேண்டும் என்றால், பெர்மிசன் வாங்க வேண்டும் என்று விதி இருக்கிறது. பெர்மிசன் வாங்கி விட்டு நீங்கள் சொல்லுங்கள். அப்போதுதான் அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கும். நீங்கள் இப்படிச் சொன்னால், அது பத்திரிகையில் வந்துவிடும். * * என்று சொன்னால், அவர்களை யார் பாதுகாப்பது. குறிப்பாக இருந்தால் மட்டும் சொல்லுங்கள். அது நீக்கப்படுகிறது.

*** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக் கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

1986 மே 2]

திரு. வி. பி. சிந்தன் : அடுத்து சட்டப் பிரிவு இயங்குவது பற்றி நான் சொல்லியாக வேண்டும். Payment of Wages Act -ன்படி ஒரு வழக்கு போட்டு, 45 ரூபாய் அதிகாரிகள் எழுலிப்பதை திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும் என்பது லேபர் கமிஷனருடைய முடிவு. அந்த முடிவை எதிர்த்து, இப்போது உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் போட்டு, 45 ரூபாய்க்காக, King and Patridge என்ற வக்கீலை வைத்து, நிர்வாகம் நடத்துகிறது. நீங்கள் ஒரு வழக்கறிஞர் 45 ரூபாய் அபராதம். அபராதம் போட்டது முறையல்ல, சட்ட விரோதமானது, ஒரு மாதத்திற்குள்ளே அந்தப் பணத்தை திருப்பி கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவு போட்டு, இப்போது King and Patridge என்பவரை வைத்து, அவர்கள் எவ்வளவு கட்டணம். வாங்குவார்கள் என்பது துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். 45 ரூபாய்க்கு அந்த வழக்கு நடத்தப்படுகிறது.

அடுத்து டிக்கெட்டுகள் தொலைந்து போனால், டிக்கட் பண்டல் தொலைந்து போனதற்கு 1,245 ரூபாய் ஒரு கண்டக்டரிடம் வசூலிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அந்த கண்டக்டர் கோர்ட்டுக்குப் போய் வசூலிப்பது தவறு என்ற உத்தரவை வாங்கி இருக்கிறார். அதற்கு என்ன செய்யப் போகிறார்கள் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

அடுத்து வேலைநிறுத்தம் செய்வது என்பது தொழிலாளர் களுடைய உரிமை. தமிழ்த் தென்றல் திரு.வி.க. அவர்கள் போராடிப் பெற்றது அந்த உரிமை. நான் இன்றைக்கும் சொல்கிறேன். இந்த மன்றத்திலே பகிரங்கமாக சொல்கிறேன். இந்த மன்றத்திற்குக் கூட அதைப் பறிக்கிற உரிமை கிடையாது. அரசியல் சட்டத்தில வழுங்கப்பட்டு இருக்கிற உரிமை அது. ஆனால் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தால், அந்தத்

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

[1986 மே 2]

தொழிலாளர்களுக்கு ஏதேனும் பொங்கல் ஊதியமாகவோ, அல்லது மற்ற ஊதியமாகவோ கொடுக்கும்போது, No strike bonus ஆக அதை மாற்றி, அந்தத் தொழிலாளர்களை பழி வாங்குகிற நிலைமை, அந்த வேலை நிறுத்தத்திற்கு உள்ள தண்டனையாக அதைக் கடைப்பிடிப்பது சரியல்ல. தொழிற் சங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் நான் ஒன்று சொல்கிறேன். முதலமைச்சர் அவர்களுடைய மே தினச் செய்தியை நான் பார்த்தேன். அதை ஏற்றுக் கொண்டு சொல்கிறேன். அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ஒரு ரகசிய பேலட்டை வைத்து எந்தத் தொழிற் சங்கத்தில் மெஹாரிட்டி இருக்கிறதோ, பெரும்பான்மையான தொழிலாளிகள் எந்தச் சங்கத்தை ஆதரிக்கிறார்களோ அந்தச் சங்கத்திற்கு அங்கீகாரம் வழங்க அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(மாலை 6-10)

என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்லி முடித்து விடுகிறேன். ரோடுகள் முறையாக இருக்க வேண்டுமென்பதைப் பற்றியும், ரோடுகள், பிரிட்ஜிகள் போன்றவை முறையாக இருக்க வேண்டுமென்று பேச வேண்டிய நேரத்தில் எந்த ரோட்டைப் பற்றி பேசுவது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ரோடுகள்—ஹைவேஸ் மிக மோசமான நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. கிராமங்களிலே சாணி தெளிக்கின்ற மாதிரி தாரை தெளித்து, கல்லை போட்டுவிட்டு போய் விடுகிறார்கள். கான்ட்டிராக்டர் இல்லாமல் இந்த வேலைகளை நடத்த முடியாதா? ஏதேனும் ஒரு முறையிலே இந்த ரோடுகளை பராமரிப்பதற்கு நீங்கள் வேலை செய்யவில்லை என்று சொன்னால் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் மூலதனம் போடப்பட்டு ஓடுகின்ற பஸ்களுக்குத் தேய்மானம் அதிகம்; பல நஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன, விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

என்னுடைய தொகுதியில் இரண்டு ஹைவேஸ் இருக்கின்றன. ஒன்று மெட்ராஸ்—திருவள்ளூர்—எம்.டி.எச். ரோடு—இந்த ரோட்டை அமைச்சர் அவர்கள் ஒருநாள் வந்து பார்க்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய வேண்டுகோள். அது ரிப்பேர் செய்யப்படவில்லை,

1986 மே 2]

[திரு. வி. பி. சிந்தன்]

மற்றொன்று, கோடம்பாக்கத்திலிருந்து விருகம்பாக்கத்திற்குச் செல்கின்ற ரோடு படுமோசமான நிலையில் இருக்கின்றது. மழையினால் இடிந்த ஒரு பாலம்—அதற்கு 5 கன் பாலம் என்று பெயர்—மாதளாங்குப்பத்திலிருந்து வில்லிவாக்கத்திற்கு, ஐ.சி.எஃப் தொழிற்சாலைக்கு தொழிலாளிகள் வருகின்ற ஒரு முக்கியமான பாலம், இதுவரையில் அந்தப் பாலம் கட்டப் படவில்லை. ஆகவே இந்த மானியத்தை நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். இந்தக் குறைபாடுகளைப்பெல்லாம் நல்ல முறையிலே திருத்த வேண்டும். இன்னும் சீரும் சிறப்புமாக நம்முடைய போக்குவரத்து இலாக்கா பணியாற்ற வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொல்கிறேன். இந்தப் போக்குவரத்து இலாக்காவினுடைய முன்னேற்றத்திற்கு முக்கிய பங்காளிகளான தொழிலாளிகளை நீங்கள் ஓரவஞ்சனையோடு நடத்தாதீர்கள். அவர்களுடைய நியாயத்தை ஏற்றுக் கொள்ளுங்கள் என்று கூறி அமர்கிறேன்.

திரு. க. சோலைராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மான்யத்தை ஆட்சேபிக்கிறேன் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். கேரளத்தைப் பாருங்கள் என்று சொன்னார்கள். மேற்கு வங்கத்திலே தமிழகத்தை விட பயணிகளிடம் குறைந்த கட்டணம் வசூலிக்கப் படுகிறதா என்பதையும், உழியர்களுக்கு அதிகமான சம்பளம் கிடைக்கிறதா என்பதையும் அவர் அறிவிப்பாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: இதை நீங்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை கேட்டாலே தெரியும். மேற்கு வங்கத்திலுள்ள கட்டணம் 22 கிலோ மீட்டருக்கு 50 பைசா தான். நான் உங்களுக்குப் புள்ளிவிவரங்களைக் கொடுக்கத் தயார். புள்ளிவிவரங்களைத் தவறாகக் கூறி உங்களிடம் குழப்பத்தை உண்டு பண்ண நான் விரும்பவில்லை. கேரளத்திலே, மேற்கு வங்கத்திலே, இந்த மாநிலத்திலே உள்ள நெய்வேலி விக்னைட் கார்ப்பரேஷன் உட்பட, கேரளத்திலேயும், இங்கேயும், கர்நாடகத்திலும், ஆந்திர மாநிலத்திலும் தொழிலாளர்கள் பெறக் கூடிய சம்பளம் அதிகம். ஆனால் ஒரு சில இடங்களிலே 'ரென்சென்டிவ்' மட்டும் நமக்கு அதிகம் என்று சொல்லக் கூடும்: அவ்வளவு தான்.

[1986 மே 2]

திரு. சா. ஞானசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவையினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று நான் சில கருத்துக்களை கூறுவதற்கு முற்படுகிறேன். இன்றைக்கு கிராமங்களை மையமாக வைத்து, கிராம மக்களுக்குச் சேவை செய்வது ஒன்றையே குறியாகக் கொண்டு புரட்சித் தலைவருடைய தலைமையிலே இருக்கக் கூடிய இந்த அரசு, போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் நல்ல பல காரியங்களை ஆற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இந்தியாவிலேயே தமிழகத்திலே தான் போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் பல மாநிலங்களிலே இருக்கின்றவர்கள். இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சிந்தன் அவர்கள் கருத்துக்களை எடுத்து வைத்தார்கள். ஆனால் வட மாநிலங்களை நாம் பார்க்கிறபோது, சென்ற 2 மாதங்களுக்கு முன்னாலே நான் சுற்றுப்பயணம் மேற்கொண்டபோது, கல்கத்தா நகரத்திலேயுள்ள பேருந்துகளிலே நான் பயணம் செய்தேன். அந்தப் பேருந்துகளில் வசதிகள் என்ன இருக்கிறது என்பதை எண்ணிப் பார்த்த நேரத்தில், தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பேருந்துகளை ஒப்பிட்டு பார்க்கின்ற வேளையில் தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பேருந்துகள் ஆயிரம் மடங்கு மேலானவை என்ற கருத்தினை நான் இங்கே கூறிக் கொள்வதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அங்கே பேருந்துகளிலே 'ஸீட்' கிடையாது; பலகைதான் இருக்கிறது. அங்கே பல வசதிகள் இல்லை. ஒரே புகை மண்டிக் கிடக்கிறது. அந்தப் பேருந்துகளில் பெயின்ட் அடிக்கப்படவில்லை. அங்கே எப்படிப்பட்ட நிலையிலே பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்ற காட்சியை நேரிலே கண்டவன் என்ற முறையிலே நான் கூறுவதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த வகையிலே தான் இன்றைக்கு தமிழகத்தினுடைய போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகள் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் கூறிக் கொள்வதிலே பெருமை அடைகிறேன். காரணம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சிக்குப் பின்னால்தான் இன்றைக்கு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

1986 மே 2]

[திரு. சா. ஞானசுந்தரம்]

13 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற வேளையில் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் தவிர அத்தனை போக்குவரத்துக் கழகங்களும் லாபத்தில் நடந்து கொண்டிருப்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு அண்ணா மாவட்டத்தில் ராணி மங்கம்மா போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஆரம்பிக்க இருக்கின்ற அந்தச் செயற்குறிப்பை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு இந்திய வரலாற்றில் போக்குவரத்துத் துறையின் வளர்ச்சியில் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் என்ற நிறுவனத்தை இந்தியாவில் தமிழகத்தில் தான் ஏற்படுத்தி அங்கே தொழில் கல்வியை போக்குவரத்து துறை சம்பந்தப்பட்ட கல்லூரியை ஈரோட்டில் தொடங்கி பயிற்சி அளித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். இந்தத் துறையில் நாம் பார்க்கிறபோது அவர்களுடைய வீட்டு குழந்தைகளுக்கு அங்கே ஒரு மூலதனத்தைப் பெற்று அவர்களுக்கு அந்தப் பணத்தை திருப்பி கொடுக்கிறார்கள். அந்த மூலதனத்தைப் பெற்று அந்தக் குழந்தைகளுக்கு வாழ்வை அளிக்கிறார்கள். அந்த பள்ளிகளிலே முன்னுரிமைக் கொடுத்து இடம் அளிக்கிற திட்டத்தை தமிழகத்தில் செயற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்களுக்கு 5 பேர் செல்லுவதற்கு அங்கே பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். இப்படி பல்வேறு திட்டங்கள். இன்றைக்கு அவர்களுடைய கூட்டு காப்பீட்டுத் திட்டம் 10,500 ரூபாய் என்பதை மாதத்திற்கு 20 ஆயிரம் ரூபாயாக தந்து இருக்கிறார்கள்.

அதேபோல் தான் 5 ஆயிரம் ரூபாய் தந்திருக்கிறார்கள் இறந்தவர்களுக்கு. இப்படி பல்வேறு திட்டங்களை இந்தத் தமிழகத்தில் செய்து கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இதேநேரத்தில் நான் தஞ்சை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவன் என்ற முறையில் சாலை போக்குவரத்தைப் பற்றி சில கருத்துக்களை கூறுவதற்கு கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தஞ்சை மாவட்டம் என்பது மழையாலும், புயலாலும்,

[திரு. சா. ஞானசுந்தரம்]

[1986 மே 2]

வேள்ளத்தாலும் தொடர்ந்து பாதித்துக் கொண்டு வருகிறது. நான் சென்ற ஆண்டும் இதே கருத்தை பேசியிருக்கிறேன். இந்த ஆண்டும் இதே கருத்தை பேச விழைகிறேன். காரணம் அந்தச் சாலை போக்குவரத்துக்கு நம்முடைய அரசு மற்ற மாவட்டங்களுக்கு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு எத்தனை காசு ஒதுக்குகிறதோ அவ்வளவு தான் தஞ்சை மாவட்டத்திற்கும் ஒதுக்குகிறார்கள். ஆனால் தஞ்சை மாவட்டத்தில் வயல்களின் கரைகளிலும் ஆற்று கரைகளிலும் உள்ள சாலைகள் மழையால் சேதம் அடைகின்றன. அந்தப் பகுதியில் அடிக்கடி மழை வந்து வேள்ளம் வந்து அந்தச் சாலைகள் எல்லாம் பாழடைந்த நிலையில் இருப்பதால் அந்தச் சாலைகளுக்கு அதிகமாக உதவித் தொகையை அளிக்க வேண்டும் என்று சென்ற ஆண்டும் சொல்லி இருக்கிறேன். இந்த ஆண்டும் சொல்லிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு தஞ்சை மாவட்டத்தில் பல பாலங்களை அனுமதித்து இருக்கிறீர்கள். சுந்தரப் பெருமாள் கோயிலுக்கு பக்கத்தில் இருக்கிற பாலத்திற்கு அனுமதி தந்து இருக்கிறீர்கள். அதேபோல் இன்றைக்கு சென்னை—கும்பகோணம்—தஞ்சை சாலையில் சுந்தரப் பெருமாள் கோயிலில் 2 இருப்பு பாதையை கட்டப்பதற்கு புற வழிச் சாலை ஒன்றும், கும்பகோணம் குடமுழுக்கு ஆற்றுச் சாலை அடுத்து என் தொகுதிக்குப் பக்கத்தில் இருக்கிற திருத்துறைப் பூண்டி தொகுதியில் வீரமல்லூர், தென்காசிக்கு பக்கத்தில் ஒரு பாலத்தை கட்டுகிற செயற்குறிப்பையும் நான் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அப்படி சொல்லுகிற தேரத்தில் இன்றைக்கு தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு மற்ற மாவட்டங்களை விட அதிகமாக உதவித் தொகை தர வேண்டும். காரணம் திருச்சி மாவட்டத்திற்கும் அதே தொகை, தஞ்சை மாவட்டத்திற்கும் அதே தொகை என்றால் அங்கே கப்பி ஈசியாக கிடைக்கிறது, அங்கே லாரி வாடகை குறைவு, போக்குவரத்து வசதி கிடைக்கிறது. ஆனால் தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு வருகிறபோது அங்கே செலவு அதிகரிக்கிறது. எனவே அப்படிப்பட்ட நிலையில் தஞ்சை மாவட்டச் சாலைகளுக்கு அதிகமாக நிதியை நாம் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1986 மே 2]

[திரு. சா. ஞானசுந்தரம்]

இன்னும் பல காரியங்கள் இன்றைக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நடைபெறுகிறபோது அல்லது இந்தத் துறை செம்மையாக நடைபெறும்போது இன்றைக்கு நிதியை அதிகமாக ஒதுக்க வேண்டும். இந்த நிதி போதாது என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு தஞ்சை மாவட்டத்தில் பல சாலைகள் குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில் பார்த்தால் கும்பைபித்தல் தண்டன்குழி என்ற சாலை இருக்கிறது. கோதை ஆற்றின் இடது கரையில் இருக்கின்ற அந்தச் சாலையை பல ஆண்டு காலமாக 35 ஆண்டு காலமாக மக்கள் வேண்டுகோள் விடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்தச் சாலையை நீங்கள் இன்றைக்கு தார் சாலையாக மாற்றித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் மன்னார்குடி நகரத்திற்கு கீழ் பகுதியில் ஒரு பாலம் இருக்கிறது. அதன் வழியாக முத்துப்பேட்டை, திருத்துறைப்பூண்டி, நாகப்பட்டினம், வேதாரண்யம் செல்ல வேண்டும். அந்தப் பாலம் மிகவும் குறுகலாக இருக்கிறது. அதையும் சீர்செய்து தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் திருத்துறைப்பூண்டி ஓரத்தநாடு சாலை என்று இருக்கிறது. அந்தச் சாலையை இன்றைக்கு எடுத்துக் கொண்டால் தேன்கரையில் பாபநாசம் குறுக்கே ஒரு வாலத்தை கட்டித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் இன்றைக்கு இப்படி பல நல்ல காரியங்களை தஞ்சை மாவட்டத்தில் செய்தால் தான் கிழக்கு தஞ்சை வளம் பெற முடியும். அதிகமான வசதியை பெற முடியும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் இன்றைக்கு சிங்கப்பூர் செல்லுகின்ற கப்பல் செல்லாமல் இருக்கிறது. அந்த கப்பலை நீங்கள் இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் சென்னைக்கும் கன்னியாகுமரிக்கும் இடையே ஒரு படகு சர்விலை நடத்தி அதிகமான வசதியை பயணிகளுக்கு ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே முத்துப்பேட்டையிலும், திருத்துறைப்பூண்டியிலும் பேருந்து நிலையங்களை கட்டித் தர வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சா. ஞானசுந்தரம்]

[1986 மே 2]

அதேபோல் நாகப்பட்டினத்திலிருந்து கோவைக்கு அல்லது சேலம் நகருக்கு செல்லுகின்ற பேருந்துகள் எல்லாம் நீடாமங்கலம் வழியாக செல்லுகின்றன. அந்தப் பேருந்துகள் மன்னார்குடி வழியாகச் செல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம் மன்னார்குடி என்பது 100 ஆண்டுகளாக தொன்மை மிக்க நகராட்சியாக இருப்பதால் அந்த வழியாக அந்த திருவள்ளூர் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 6-30)

அதேபோன்று திருவாரூர்—மன்னார்குடி சாலை. இந்த சாலை மிகவும் வளைவாக, சீரழிந்து இருக்கின்றது. அந்தச் சாலையை சீர்செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மன்னார்குடி—கும்பகோணம் சாலையை சீர்செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்த வகையில் இன்னும் பல சாலைகள் என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கின்றன. எனவே இந்த சாலைகளை செம்மையான முறையில் சீர் செய்து தரவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று பொன்னேரி தொகுதியில் டி.பி.பி. சாலையில், நாப்பாளையம் கிராமத்தில் குசஸ்தலை ஆற்றின் குறுக்கே மேம்பாலம் துவக்கப்பட்டு, அது பாதியிலே நின்று கொண்டிருக்கிறது. அதைத் துரிதமாக நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மருங்காபுரம்—குமாரபாளையம் மேம்பாலத்தையும் கட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவாரூரில் இருக்கக் கூடிய மேம்பாலம் இன்னும் கட்டி முடியாத நிலையில் இருக்கிறது. அதையும் நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு உரையை முடிக்கின்றேன்.

* திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை, நெடுஞ்சாலைத் துறை ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது,

1986 மே 2]

[திரு. ச. சிவராஜ்]

நான் சார்ந்திருக்கின்ற இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தின் சார்பிலே என்னுடைய கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துக் கூற வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றியைக் கூறி, என்னுடைய சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு நமது தமிழகத்திலேயுள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும், உற்பத்தித் திறவில் அகில இந்தியாவிலே முதல் பரிசைப் பெற்றிருப்பதை நாம் அனைவரும் பாராட்டியாக வேண்டும்.

அதைப்போன்று மத்திய திட்டக் கமிஷன், தமிழகப் போக்குவரத்து இந்தியாவிலேயுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுள் ஒன்றாகும் என்று அறிவித்திருப்பது குறித்து, இங்கே செயல்படும் போக்குவரத்துத் துறையையும், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களையும் நான் இந்த நேரத்தில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு பெரிய முதலீட்டுடன் நடத்தப்படுகின்றன. அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நிர்வாக இயக்குநர்களாக பணி புரிபவர்கள் 90 சதவீதம் பேர் தொழில் நுட்பம் பயின்றவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அந்த நிலையை மாற்றி, சரி பாதியாக ஐ.எ.எஸ். படித்தவர்களையும் அந்தப் பதவிகளில் நிர்வாக இயக்குநர்களாகப் போட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்வதன் மூலம் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்னும் சிறப்பாக செயல்பட வாய்ப்பாக அமையும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பில் இயக்கப் படுகின்ற ஊர்திகள் பல இடங்களில் ஒரே வழித் தடத்தில் தங்களுக்குள்ளே போட்டி போட்டுக் கொண்டு, ஒரே வழித் தடத்தில் விட்டுக் கொண்டு, அதன் மூலம் பயணிகளுக்கு சவுகர்யமில்லாத முறையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே இயங்குகின்ற விதத்தில், தனியார்களும் நஷ்டப் படுகின்ற விதத்திலே, இன்று டென்டேடிஸ் டைம்ஸ் என்ற முறையை கடைபிடித்து, புதிய வண்டிகளை ஒரே வழித் தடத்திலே அவர்களுக்குள்ளே விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

[திரு. சு. சிவராஜ்]

[1986 மே 2]

உதாரணத்திற்கு ஒன்றைச் சொல்லவிரும்புகிறேன். கடலூர் வேலூர் தடத்திலே, டட்டுக்கோட்டை அழகிரி, தந்தை பெரியார், சோழன் போக்குவரத்து போன்ற கழகங்கள் மாற்றி மாற்றி இன்றைக்கு 6 மாத காலத்திற்குள் நிறைய வண்டிகளை விட்டு, பயணிகளுக்கு உபயோகமில்லாத முறையில், நேரத்தை ஃபிகிஸ் செய்து, அவர்கள் விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவற்றை மாற்றி முறைப்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுமக்களுக்கு வளர்ந்து வரும் போக்குவரத்து வசதிகளை கருத்திற்கொண்டு, மாவட்ட அளவிலே ஆலோசனைக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டிருந்தாலும், அந்த ஆலோசனைக் குழுக்களிலே முழுக்க அதிகாரிகளே இடம் பெற்றிருக்கிறார்களே தவிர, பொதுமக்களிடம் நேரடி தொடர்பு கொண்டிருக்கக் கூடிய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அதிலே இடம் பெறவில்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அந்த ஆலோசனைக் குழுக்களில் இடம் பெற்றால், பொதுமக்களுடைய தேவைகளை பூர்த்தி செய்யும் விதத்திலே அவர்களுக்கு போக்குவரத்து வசதிகளை பெருக்கித் தரும் விதத்திலே சிறப்பாக பணிகளை ஆற்றமுடியும். எனவே சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை அதில் இடம்பெறச் செய்ய வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை வைக்க கடமைப் பட்டுள்ளேன்.

அதேபோன்று 5 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர், 'அன்சர்வட் ஏரியா ஆபரேஷன்' என்ற முறையில், மினி பஸ்ஸை ரூட், ஷார்ட் பஸ் ரூட் என்பதற்கெல்லாம் அப்ளிகேஷன் கால் ஃபார் செய்யப்பட்டு, அப்ளிகேஷன்கள் எல்லாம் போடப்பட்டு, அவற்றின் மீது இதுவரையில் எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுத்ததாகத் தெரியவில்லை.

Unserved area of operation என்ற முறையில் அதைப் பயன்படுத்தக்கூடிய கிராமங்கள் நிறைய இருப்பதால் Route meeting போட்டு டி.திரு ரூட்களை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாக மாநில அரசுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 170 கோடி ரூபாய் வருமானம் வருகிறது. ஆனால் அந்த நிதியி் விருந்து சாலைப் பராமரிப்பிற்காக ஒதுக்குகிற தொகை

1986 மே 2]

[திரு. ச. சிவராஜ்]

மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே அந்தப் போக்கு வரத்துத் துறையின் மூலமாகக் கிடைக்கிற வருமானத்திலிருந்து குறைந்தது 50 சதவீதமாவது எடுத்து சாலைப் பராமரிப்பிற்குச் செலவிட்டால் நம் மாநிலத்தில் உள்ள அனைத்து சாலைகளும் நல்ல முறையில் இருப்பதோடு ஓடுகிற போக்குவரத்து வாகனங்களின் எரி பொருள் மற்றும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்ற செலவுகளும் குறைந்து அதன் மூலமாக அரசுக்குக் கூடுதல் வருவாய் வரும் வாய்ப்பாக அமையும்.

இன்றைக்கு ஆம்னி பஸ்கள் என்ற பெயரில் சென்னையிலிருந்து தமிழகத்திலே உள்ள பஸ் முக்கிய நகரங்களுக்கு இரவு நேரங்களிலே இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவைகள் மிகவும் சொகுசானவையாகவும் விடியோ போன்ற வசதிகள் உள்ளதாகவும் உள்ளன. ஆகவே திருவள்ளூர் போக்குவரத்து பேருந்துகள் காலியாகச் சென்றாலும்கூட அந்த பஸ்களில் கூட்டம் நிரம்பி வழிகிறது. ஆகவே திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலேயும் அவர்கள் அந்த வண்டிகளை மெயின்ட்னன்ஸ் செய்வதைப்போல நல்லமுறையில் பராமரித்து அவற்றிலேயும் விடியோ போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் ஆம்னி பஸ்கள் அதிகமாகச் செயல்படுவது குறையும். அதோடு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் நிறைய லாபம் வர வாய்ப்பு இருக்கிறது.

நம்முடைய போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு குடும்ப பாஸ்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் அந்த முறை திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கடைப்பிடிக்கப்படுவதில்லை. அந்தத் தொழிலாளர்கள் குடும்பத்துடன் நீண்டதூரம் பயணம் செய்ய வேண்டுமென்றால் ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்திலும் மாறி மாறிப் பயணம் செய்ய வேண்டிய நிலை இருப்பதால் கூடுதலான செலவு ஆகிறது. அதோடு அந்தத் தொழிலாளர்களும் மிகவும் சிரமத்திற்கு ஆளாகிறார்கள். ஆகவே அந்த முறையை திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் ஏற்படுத்துகிற முறையிலே அந்தப் பேருந்திலேயே அவர்கள் நீண்ட தூரம் பயணம் செய்ய அனுமதி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. சிவராஜ்]

[1986 மே 2]

நம்முடைய மத்திய அரசு சமீபத்திலே, இந்திய விடுதலைக்காக போராடிய தியாகிகளுக்கு ரயிலில் இலவசமாக பயணம் செய்வதற்கு வருடத்திற்கு ஒரு முறை இந்தியா முழுவதும் பயணம் செய்ய இலவச பயண பாஸ் அனுமதித்து இருக்கிறது. அதைப்போன்று நம்முடைய அரசும் தமிழகத்தைச் சேர்ந்த தேச விடுதலைக்காகப் பாடுபட்ட தியாகிகளுக்கு தமிழகத்திலே இருக்கிற போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளிலே இலவச பஸ் பாஸ் வழங்க வேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்களுடைய தென் ஆற்காடு மாவட்டம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட இருக்கிறது. அப்படி பிரிக்கிறபோது தற்போது உள்ள தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சுமார் 660 பேருந்துகளுக்கு மேலாக இருக்கிற காரணத்தினால் மாவட்டத்தைப் பிரிக்கிறபோது, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் இரண்டாகப் பிரித்து அதிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு தமிழகத்திலே 8 ஆண்டுகள் முதலமைச்சராக இருந்த எங்களுடைய பெருந்தலைவர் திரு. காமராஜர் அவர்களுடைய பெயரைச் சூட்டவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்களுடைய திருக்கோவிலூர் நகரத்திலே இயங்கி வருகிற தந்தை பெரியார் பணிமனைக்குச் சொந்த இடமோ கட்டட வசதியோ கிடையாது. இப்போது வாடகை இடத்தில்தான் அது இயங்கி வருகிறது. ஆகவே அதற்குச் சொந்த கட்டடம் கட்டி செயல்படச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சாலை விபத்துக்களிலே இறந்தவர்களுக்கு முதல்வர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உடனடியாக ஆயிரம் ரூபாய் தரப்படும் திட்டம் அமலில் இருந்து வருகிறது. கொடுத்தாகக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தத் தொகையை இறந்தவர்களின் குடும்பத்தார் பெறுவதற்கு காலதாமதம் ஏற்படுகிறது, வருடக் கணக்கிலே அவர்கள் காத்திருக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது.

1986 மே 2]

[திரு. ச. சிவராஜ்]

(மாலை 6:30)

எங்கள் திருக்கோவிலூர் கோட்டத்திலேகூட சென்ற ஆண்டு வரையில் சுமார் 200-க்கும் மேற்பட்டு இந்த உதவித் தொகை பெறுவதற்கான மனுக்கள் தேங்கியிருந்து, தற்போது அவற்றில் 150 மனுக்களுக்கு மட்டும்தான் சேங்கஷன் செய்யப்பட்டு, மீதி உள்ள 50 மனுக்கள் இன்னும் நிலுவையிலேயே இருந்துகொண்டு இருக்கின்றன. இதற்குக் கூடுதலான நிதியை ஒதுக்கி பாதிக்கப் பட்டவர்களுக்கு இந்த நிதி விரைந்து கிடைப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கின்ற சில குறைபாடுகளை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டி, அவற்றிற்கு உடனடியாக நிவாரணம் தர வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கள்ளக்குறிச்சியிலிருந்து சங்கராபுரம் வரைக்கும் அத்தியூர், ஈருடையாம்பட்டு, மூங்கில்துரைப்பட்டு வழியாக திருவண்ணாமலைக்கு ஒரு பேருந்தும், திருக்கோவிலூரிலிருந்து தகடி, கூவனூர், ஐம்படை, ஈருடையாம்பட்டு, மூங்கில்துரைப்பட்டு வரை ஒரு பேருந்தும் விடப்பட வேண்டும். நான் பலமுறை தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாக இயக்குநர் அவர்களைச் சந்தித்து, திருக்கோவிலூரிலிருந்து அரியூர், ஓழவாண்டிபுரம், பனப்பாடி, தொனக்கலவாடி, பாசார் வழியாக ரிஷிவந்தியத்திற்கு ஒரு நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்று பலமுறை கேட்டிருக்கிறேன். அந்தக் கோரிக்கையையும் நிறைவேற்றிக் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்ற நிதியாண்டில் ரூபாய் 35 இலட்சம் செலவில் மணலூர் பேட்டையையும் தியாகதுருகம் சாலையையும் இணைக்கின்ற பெண்ணையாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்ட ஒப்புதல் அளிக்கப் பட்டும் இன்னும் அந்த வேலை ஆரம்பிக்கப்படாமல் உள்ளது. விரைந்து அந்த வேலையை இந்த ஆண்டிலேயே தொடங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. சிவராஜ்]

[1986 மே 2]

ரூரல் ரோட்கள் என்ற திட்டத்தின்கீழ் போடப்பட்ட சாலைகள் தொடர்ந்து எட்டு ஆண்டுகளுக்கு மேல் பராமரிக்கப்படாமல் இப்பொழுது அந்தச் சாலைகள் எல்லாம் புதிதாகப் போடப்படக் கூடிய நிலையில் உள்ளன. குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில் உள்ள திருக்கோவிலூர்—லாகூட லூர் சாலை, அத்தியூர்—ஜம்படை சாலை, ஏந்தல்—மனூர் சாலை, திருவரங்கம்—ஈருடையாம்பட்டு சாலை போன்ற சாலைகள் மிகவும் பழுதடைந்து போக்கு வரத்திற்கு லாயக்கற்ற சாலைகளாக உள்ளன. இவற்றை உடனடியாகச் சரி செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடலூர்—சித்தூர் சாலையில் பெரிய செவ்வையிலிருந்து அத்திப்பாக்கம் வரையில் 25 கிலோ மீட்டர் அளவிற்குச் சாலை அகலப்படுத்தப்படாமல் இருக்கிறது. எனவே, மீதமுள்ள அனைத்து இடங்களும் அகலப்படுத்தப்பட்டு விட்டன. எனவே, அகலப்படுத்தப்படாமல் உள்ள சாலைகளை அகலப்படுத்துவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து எங்கள் கட்சி சட்ட மன்ற உறுப்பினர் திரு. வேங்கடரமணன் அவர்கள் ஒரு கோரிக்கையை விடுக்கிறார்கள். அதைச் சொல்லி விடைபெறலாம் என்று நினைக்கிறேன். மதுரை திருவள்ளூர் போக்கு வரத்துக் கழகப் பேரூந்து நிலையத்தில் கடுமையான இட நெருக்கடி உள்ளது. அங்குள்ள கட்டிடங்களை இடித்துவிட்டு அடியில் பேரூந்துகளை நிறுத்தும் வகையிலும், மேலே அலுவலகங்கள், தொழிலாளர் ஓய்வு அறைகள் போன்றவைகள் இயங்கும் வகையிலும் செய்ய வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை விடுகின்றார்கள். திருச்சியில் திருவள்ளூர் போக்கு வரத்துக் கழகம் இலட்சக் கணக்கான ரூபாய் செலவில் கட்டப்பட்டுள்ளது. தவறான வடிவமைப்பால் இலட்சக் கணக்கான ரூபாய் வீணடிக்கப்பட்டிருக்கின்றனது. அதைபோல இல்லாமல், மதுரையில் நல்லமுறையில் தொழில் நுட்ப வடிவத்தோடு கட்ட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையையும் வைத்து அமர்கிறேன்.

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பேக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியங்களின்மீது,

1986 மே 2]

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

போக்குவரத்துத் துறை, சாலைகளும் பாலங்களும் ஆகிய மானியக்கோரிக்கைகளின்மீது அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் வரவேற்று சில கருத்துக்களைப் பேச விழைகிறேன்.

(மாண்புமிகு : : : : : தலைவர் தலைமை)

தமிழ்நாட்டிலே இன்றைக்கு 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடந்துகொண்டு வருகின்றன. இந்த 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இன்றைக்கு நல்லமுறையிலே நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்ததற்குப் பிறகு 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களை புதிதாக உருவாக்கித் தந்திருக்கிறார்கள். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கெல்லாம் பெயர்களை வைக்கின்ற நேரத்திலே, நமது புரட்சித் தலைவரவர்கள் கட்சிப் பாசுபாடின்றி, எந்த விதமான கொள்கை மாறுபாடும் இல்லாமல், கம்யூனிஸ்ட் கட்சியினுடைய தலைவர் ஜீவா அவர்களின் பெயரையும், நேசமணி, தீரன் சின்னமலை போன்று இன்னும் பல பெயர்களையும் வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதற்காக பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்படி 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கின்ற நமது அரசு அண்மைய மாவட்டத்தில் 'இரணி மங்கம்மாள்' போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயருடன் 14-வது போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் துவங்கியிருக்கிறது.

இன்றைக்கு தர்மபுரி மாவட்டமும் சேலம் மாவட்டமும் இணைந்த பகுதியில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சுமார் 818 பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அந்த அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பிரித்து, தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கென்று தனியாக ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தித் தருமாறு இந்த நேரத்தில் நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களையும், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரவர்களையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு வருகை தந்த நேரத்தில், நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை அவரிடத்தில் வைத்தோம். 818 பேருந்துகளை

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

[1986 மே 2]

வைத்துக் கொண்டு அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் நடைபெறுகிறது. அதைப் பிரித்து, தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கென்று ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தி, அதற்கு பாப்பாரப்பட்டியில் பிறந்த சுதந்திரத் தியாகி சுப்பிரமணிய சிவா பெயரையோ, அல்லது நர்மபுரியிலுள்ள தொரப்பள்ளியில் பிறந்த ராஜாஜி பெயரையோ வைக்க வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரையும் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியிலே கிராமங்கள்தோறும் பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. சுமார் 600 பேருந்துகள் தமிழகம் பூராவும் இருக்கிற கிராமங்களிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதேநேரத்திலே, அனூரிலே நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமென்று பல ஆண்டுகளாக நாங்கள் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலே, அங்கே நகரப் பேருந்து கொண்டு வந்ததற்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்ட விரும்புகிறேன். சுமார் 800 பேருந்துகள், நகரப் பேருந்தாக, சிறந்த முறையிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இப்படி ஒடுகின்ற பேருந்துகள் எல்லாம், ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் சார்பாக, ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் சார்பாகப் போடப்பட்ட சாலைகளிலே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்தச் சாலைகள் எல்லாம், பராமரிப்பு இல்லாமல் மிக மோசமாக இருக்கின்றன. அந்தச் சாலைகளை செஞ்சாலைத் துறை மூலமாக எடுத்து, பராமரிப்பு செய்தால், போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக, பேருந்துகளுக்குச் செய்யப்படுகின்ற செலவு மிச்சப்படும் என்று இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலை செய்கின்ற ஊழியர்களுக்குக் குடும்பக் கட்டுப்பாடு செய்தால் ரூ. 200 கொடுக்கப்படும் என்பதை, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மூலமாக ரூ. 400 ஆக உயர்த்தி இருப்பதைப் பாராட்டக் கூடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1986 மே 2] [திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணி புரிகின்ற தொழிலாளி யினுடைய மகன், அல்லது பெண் ஊழியருடைய திருமணத்திற்கு, முன்பு ரூ. 1,000 கடன் கொடுக்கப்பட்டது, புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியிலே, ரூ. 1,500 ஆக உயர்த்தியிருப்பதைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதே நேரத்திலே ரூ. 1,500 போதாது. ஒரு பவுன் விலை, ரூ. 1,600-க்கு மேலாகிறது. சாதாரணமாக, 2 பவுன் போட வேண்டுமென்றால் கூட ரூ. 3,200-க்கு மேலாகிறது. ஆகவே, இந்த ரூ. 1,500 போதாது என்பதால், அதை சுமார் ரூ. 5,000 ஆக உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், ஆண்களுக்கு ரூ. 500 இருந்ததை, ரூ. 1,000 ஆக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஆண்கள், பெண்கள் என்ற வித்தியாசம் பாராமல், அனைவருக்கும் ரூ. 5,000 திருமணக் கடன் வழங்க வேண்டும் என்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் புரட்சித் தலைவரையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பல போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, 6 ஆண்டுகள் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களுக்கு, ஊதிய உயர்வு முறையாக வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இந்த ஜப்பான் திட்டம், போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் காவலர்களுக்கு மட்டும் அமுல்படுத்தப்படவில்லை. இந்த நீண்டகால ஊதியத் திட்டம் அனைத்துப் பிரிவினருக்கும், சரி சமமாகக் கிடைக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டும். காவலர்களுக்கு மட்டும், சேர்ந்த நாளிலேயிருந்து அந்த ஊதிய உயர்வு திட்டத்தை அமுலாக்காமல், என்றைக்கு அவர்களுடைய வேலை நிரந்தரமாக்கப்பட்டதோ, அன்றைய நாளிலிருந்து கொடுக்கப்படுகிறது. எல்லா ஊழியர்களுக்கும் கொடுப்பது போல், அந்த ஊழியர்களுக்கும் ஊதிய உயர்வு கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

[1986 மே 2]

(மாலை 6-40)

நகரப் பேருந்து வைத்திருக்கின்ற தனி உரிமையாளர்கள் 1, 2 ஸ்பேர் பஸ் வைப்பதற்கு அரசு அனுமதிப்பதில்லை. இன்றைக்கு நகர பேருந்துகள் வைத்திருக்கின்ற தனியார்கள் நகரத்திலே ஓட்டுகின்றபோது அவைகள் பழுது அடைந்து விடுகின்றன. இதனால் பொது மக்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அந்த நகரப் பேருந்துகள் வைத்திருக்கின்ற உரிமையாளர்களுக்கு ஸ்பேர் பஸ் கொடுக்கும்படி அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனது தொகுதியிலே இன்றைக்கு தர்மபுரியிலிருந்து டவுன் பஸ் விடப்பட்டு இருக்கிறது. மெயின் ரோடிலிருந்து சுமார் 3 கிலோ மீட்டர் அளவில் மாங்கரைக்கு ஆர்.எல்.இ.பி. மூலம் பாதை போடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பாதை மோசமாக இருக்கிறது. ஜல்லிகள் மட்டும் தான் போடப் பட்டிருக்கின்றன. மாங்கரைக்கு தார் சாலை போட்டுக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். ரங்காபுரத்திற்கு டவுன் பஸ் விடப்பட்டிருக்கிறது. மெயின் ரோடு 2 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் இருக்கிறது. அவரும் தார் ரோடு ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனது தொகுதியிலே தர்மபுரி—பெண்ணாகரம் இன்றைக்கு மொத்தம் 5 டவுன் பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த பஸ்கள் இன்றைக்கு வசூலை பெற்றுத் தந்திருக்கிறது. பெண்ணாகரத்திலே ஒரு பணிமனையை ஏற்படுத்தி, பிற்படுத்தப்பட்ட பகுதியாக இருப்பதால் நகரப் பேருந்துகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும்படி புரட்சித் தலைவர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு பெண்ணாகரம்—சேலம் ஒரு ரூட் பஸ் பெருமானத்திலிருந்து மேச்சேரி வழியாக சேலத்திற்கு ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும். என்னுடைய தொகுதியிலே லக்ஷாபுரம் கிராமத்தில் லட்சக்கணக்கான கருப்பு கற்கள் உடைத்து சென்னைக்கு வந்து கொண்டிருக்கிறது. வத்தலாபுரம் போவதற்கு இதுவரையில் பஸ்கள் இல்லை. இன்றைக்கு ஒரு நாளைக்கு 10, 20 லாரிகள் கருப்பு கற்களை ஏற்றிக் கொண்டு வருகின்றன. நல்ல பாதையாக இருக்கிறது. அந்த கிராமத்திற்கு தயவுசெய்து அமைச்சர் அவர்கள் தர்மபுரி, பெண்ணாகரம், வத்தலாபுரம், நாகுமுனைக்கு ஒரு பஸ் விடும்படியும் அதேபோன்று தர்மபுரி, பெண்ணாகரம் ஏரூம் வழியாக சித்தரைப்பட்டிக்கு ஒரு டவுன் பஸ் விடும்படியும் கேட்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமர்கின்றேன்.

1986 மே 2]

*திரு. கு. சுப்பராயன் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, அரசு போக்குவரத்து கழகங்களுடைய வருமானத்தின் பெரும் பகுதியை விழுங்குவது சேலில், ஸ்போர் பார்ட்ஸ், டையர் ட்யூப் ஆகிய இவைகள் தான். அசோக் லேலன்ட், எம்.ஆர்.எப். மேன்ஸ்பீடுபல்டு, டன்லப் போன்ற உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு சம்பெனிகள் தான் இவற்றை அதிகமாகத் தயாரிக்கின்றன. இந்தக் கம்பெனிகளுக்கு நம்முடைய கழக வருமானத்தின் பெரும் பகுதி இழக்க வேண்டி இருப்பதால் தமிழ்நாட்டில் எதிர் காலத்தில் இத்தகைய தொழிற்சாலையை பொதுத் துறையில் துவக்க மத்திய அரசின் ஆணையைப் பெற முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும். ஏனென்றால் இவற்றின் விலை ஏற்றம் மிகக் கடுமையாக பாதிப்பது இந்தப் பொதுத் துறை வருமானத்தைத் தான். மாண்புமிகு உறுப்பினர் தோழர் சித்தன் அவர்கள் குறிப்பிட்டபோது இந்தியாவிலேயே மிகக் குறைவான பணியாளர் அமைப்பு முறை நிர்ணயிக்கப் பட்டிருப்பது தமிழகத்தில் தான் என்றார். தமிழகத்தில் ஒரு பேருந்துக்கு 7½ அட்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதுவே மேற்கு வங்கத்தில் 13.7, ஆந்திராவில் 11.11, கேரளாவில் 11.2 என்ற முறையில் தான் நிர்ணயிக்கப் பட்டிருக்கிறது. 7½ என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருப்பதிலே கூட அந்த விகிதத்தின் அடிப்படையிலே கூட அட்களை இட்டு நிரப்பப்படவில்லை என்பது ஒரு குறையாகும். இந்த விஷயத்தில் ஒரு மறு பரிசீலனை செய்கின்ற முறையிலே, விஞ்ஞான பூர்வமான முறையில் பணியாளர் நிர்ணயிப்பை உருவாக்குகின்ற திட்டத்தை அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும்.

இது முறைப்படி நிர்ணயிக்கப்படாத காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் சட்டபூர்வமான விடுமுறைகளைப் பெறுவதற் குரிய வாய்ப்பு இல்லை. வீக்லி ரெஸ்ட் என்பது ஏறத்தாழ அவர்களுக்கு மறுக்கப்பட்டுவிட்டது. டெம்பரரி தொழிலாளர்கள் என்ற முறையில் நிர்ணயிக்கப்படக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இத்தகைய முறைகளை எல்லாம் நிச்சயமாக மாற்றுவதற்குரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. கு. சுப்பராயன்]

[1986 மே 2]

அரசு பொறியியல் கழகங்களில் பாடி பில்லிங் மற்றும் பல்வேறு பணிகள் கான்ட்ராக்டிலே தான் விடப்படுகின்றன. அவ்வாறு கான்ட்ராக்டிலே விடப்படுவதன் காரணத்தால் நிர்வாகத்தினருக்கும், கான்ட்ராக்டர்களுக்கும் முறைகேடான உறவு ஏற்படுவதற்குரிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படக் கூடிய வகையில், தொழிலாளர்களை வேலை இழக்க வைக்கிற, பழி வாங்கக் கூடிய கடுவியாக இருக்கிற, பொறியியல் கழகங்களில் உள்ள இந்த கான்ட்ராக்ட் முறையை ஒழிக்க வேண்டும். அதற்கான உரிய நடவடிக்கையை அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

8 மணி நேரத்திற்கு மேல் செய்கிற ஒவ்வொரு மணி நேரத்திற்கும் ஓவர் டைம் பெறுவதற்குரிய வாய்ப்பு என்பது, அந்த வகையில் சம்பளம் அளிக்க வேண்டும் என்பது அரசாங்கத்தால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிற ஒரு சட்ட நியாயமாகும். ஆனால் தமிழகத்தில் எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் இந்த ஓவர் டைம் என்பது அமலாக்கப்படுவதில்லை. ஓவர் டைம் பெறுவதற்குரிய 12 மணி நேரம் பணியாற்றுகிற ஷிப்ட் முறை என்பது நடைமுறையில் இருக்கிறது. எனவே ஓவர் டைம் என்ற முறையை ஏற்படுத்தி அதற்குரிய வகையில் சம்பளம் வழங்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வருகிற 31-8-1986 வரை முடியப் போகிற ஒப்பந்தம் முறைப்படி அமலாக்கப்படுவதில்லை. ஒப்பந்தத்தில் ஒப்புக் கொண்டுள்ள 1.65 என்ற அடிப்படையில்தான் பஞ்சப்படி அவர்களுக்கு வழங்க வேண்டும். அரசு அதை மறுத்திருக்கிறது. இந்த முறை சரியல்ல. 492 புள்ளிக்கு மேல் வந்தால்தான் 1.65 கொடுக்கப்படும் என்று அரசு சொல்வது அரசால் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தத்தை மீறுகிற நடைமுறையாகும். அரசு தயவு செய்து இந்த விஷயத்தைத் தெளிவாக்க வேண்டும்.

செயல்திறன் ஊக்கத் தொகை என்ற ஒரு முறை இந்தக் கழகங்களில் அமல்படுத்தப்படுகிறது. அரசியல் சட்டத்தின் அடிப்படையிலே வழங்கப்பட்டிருக்கிற உரிமையை நெறிக்கிற ஒரு நயவஞ்சகப் போக்கு இதிலே இருக்கிறது. இந்தப் போக்கு மாற்றப்பட வேண்டும்.

1986 மே 2]

[திரு. கு. சுப்பராயன்]

ஆர்ப்பாட்டம் செய்வது என்பது டெமாக்ரெட்டிக் ரைட். உண்ணாவிரதம் இருப்பது அவர்களுடைய ஜனநாயக உரிமை. அப்படி ஜனநாயகத்தால் வழங்கப்பட்டிருக்கிற உரிமையை நடைமுறைப்படுத்தினால் செயல்திறன் ஊக்கத் தொகையைப் பெறுவதற்குரிய தகுதியை இழந்தவராக அவர் ஆகிறார் என்று சொல்வது நியாயம்தானா? இந்த முறையை மாற்ற வேண்டாமா? இந்தக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் குறிப்பாக இங்கே இருக்கக் கூடிய பல்வேறு பிரச்சினைகளைப் பொறுத்தவரையில் தொழிற் சங்க அமைப்புக்களோடு கலந்து அவற்றைக் காலத்தில் தீர்க்க நடவடிக்கை மேற்கொள்வதுதான் சரியாக இருக்கும்.

தனியார் துறையைப் பொறுத்தவரையில் குறிப்பாக ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு பேருந்தை இயக்க 7½ ஆட்கள் தேவை என்பதை அரசே ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் தனியார் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் இந்த வகையில் தொழிலாளர்களை நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்வதில்லை. எனவே அரசு பெர்மிட் வழங்குகிறபோது, அதனை ரெனிவல் செய்கிறபோது யார் பெர்மனன்ட் தொழிலாளர்களாக இருக்கிறார்கள், என்பதை பற்றிய சர்வீஸ் பட்டியலைக் கொடுத்தால்தான் பெர்மிட் வழங்க வேண்டும் என்ற வகையில் சட்டத்திலே ஒரு திருத்தத்தை மாநில அரசு கொண்டு வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நேம் ட்ரான்ஸ்ஃபர் செய்கிறபோது தொழிலாளர்களுடைய சர்வீஸைப் பாதிக்கிற வகையில் சட்ட விரோதமாக நேம் ட்ரான்ஸ்ஃபர் செய்கிறார்கள். இந்த நிலைமையை மாற்றக் கூடிய வகையில், நேம் ட்ரான்ஸ்ஃபர் செய்கிறபோது தொழிலாளர்களிடத்திலே இருந்து நோ அப்லிகேஷன் சர்ட்டிபிகேட் வாங்க வேண்டுமென்ற வகையில் சட்டத்தில் திருத்தம் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து முதலமைச்சரின் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி என்பதைப் பொறுத்தவரையில் வழங்கப்படுகிற தொகை போதுமானதல்ல. இறப்புக்கு 1,000 ரூபாய், இரண்டு கண் போனால் 800 ரூபாய் என்றெல்லாம் கொடுக்கப்படுகிறது.

[திரு. கு. சுப்பராயன்]

[1986 மே 2]

அதிகப்படியான அளவிலே கொடுக்கப்பட வேண்டும். விபத்து ஏற்பட்டதற்குப் பின்னர் அதிலிருந்து தப்பித்துவிடுகிறபோது மத்திய அரசு கொடுக்கிற உதவிக் தொகையோடு மாநில அரசும் ஒரு பங்கு செலுத்த வேண்டும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அடுத்து இந்தியாவிலேயே அதிகமான அளவில் சாலை விபத்துக்கள் நடைபெறுகின்றன. ஏன் இவை நிகழ்கின்றன என்பதைக் கண்டறிய வேண்டும். இவ்வாறு ஏற்படுகிற விபத்துக்களில் பெரும்பகுதிக் காரணம் லாரிகள் தான். ஏனென்றால் லாரி ஓட்டுகிற டிரைவர்களுக்கு கால்வரம்பு இல்லை. பல மணி நேரம் அவர்கள் ஓட்டுகிறார்கள். அவர்களைப் பொறுத்தவரையில் 8 மணி நேர வேலை அமலாக்கப்படவில்லை. இதுபற்றித் தீவிரமான முறையில் பரிசீலிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாலை 6.50)

அடுத்து இறுதியாக கோவை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் மலை மேம்பாட்டுத் திட்டம், மேற்கு தொடர்ச்சி மலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஆகியவைகளின் கீழே, கோவை மாவட்டத்தின் மேற்கு தொடர்ச்சி மலைப் பகுதி இதுவரையில் எடுத்துக் கொள்ளப்படாமல் இருப்பதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. மாண்புமிகு அமைச்சரின் கவனத்திற்கு இதில் குறிப்பாக ஒரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மத்திய அரசை, மாநில அரசு வற்புறுத்தினால் அவற்றை எடுத்துக் கொள்வதற்கு அது தயாராக இருக்கிறபோது கூட, மைய அரசை அணுகுவதற்கு மாநில அரசு தயாராக இல்லை என்றால் கோவை மாவட்டத்தின் முன்னேற்றப் பணிகள் குறித்து, மாநில அரசு புறக்கணிக்கிறது என்று கருதினால் அதில் தவறு ஏதும் இருக்கிறதா என்பதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1986 மே 2]

[திரு. கு. சுப்பராயன்]

குறிப்பாக ஆயிரக்கணக்கான மலை வாழ் மக்கள் அந்தப் பகுதியிலே வசித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அங்கே வாழ வழி இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அந்த மக்களின் முன்னேற்றத்திற்கு எந்தவிதமான வாய்ப்பும் இல்லை. ஆகவே இத்தகைய திட்டங்களை அமல்படுத்தும்போதுதான், சிலவற்றை அனுபவிக்கின்ற வாய்ப்பாவது அவர்களுக்கு கிடைக்கும். ஆகவே அதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டும். ஆகவே கோவை மாவட்டம் மலை வாழ் பகுதி மேம்பாடு திட்டத்தின் கீழ் எப்போது எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்பதைப் பற்றியும் அமைச்சர் அவர்கள் தம்முடைய பதிலுரையிலே விடையாக அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக கோவை செங்கனூர் பள்ளப் பகுதியில் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக டிப்போ அருகில் இருந்து மேட்டுப்பாளையம் சத்திய மங்கலம் செல்லக் கூடிய நெடுஞ்சாலையின் குறுக்கே கிராஸ்ஸாக மேலும் ஒரு இணைப்புச் சாலை கட்டப்பட்டு வருகிறது. அந்த சாலை 3 ஆண்டுக் காலமாக கட்டப்பட்டு வருகிறது. காரணம் அந்த இணைப்புச் சாலையை போடுவது யார் என்பதிலேயே இலாக்காக்களின் இடையிலே ஏற்பட்ட தகராறுகளின் காரணமாகவே அந்த மிக முக்கியமான பணி தேங்கிக் கிடக்கிறது. அப்படி 3 ஆண்டுக் காலமாக தேங்கிக் கிடப்பதற்கு யார் பொறுப்பு? எந்தத் துறை அந்தச் சாலை போடும் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்வது என்று ஆராய்வதிலேயே 3 ஆண்டுக் காலம் அது நிறைவேற்றப்படாமல் பெண்டிங்கிலே வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்றால் அதை கிடப்பில் போடச் சொன்னது யார்? எந்த உத்தரவின்படி அது கிடப்பில் போடப்பட்டது? இப்படிப்பட்ட காலதாமதத்திற்கு காரணமான அதிகாரி மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டாமா? எனக்குக் கிடைத்த தகவல்களின்படி இந்த 3 ஆண்டுக் காலமாக ரெயில்வே இலாக்காவிடம் கேட்டு அனுமதி பெறவில்லை என்பதுதான் பிரச்சனை என்றும், அனுமதி கோருவதிலேயும் யார் அனுமதி கோருவது என்பதிலேயே இந்த 3 இலாக்காக்களுக்குள் பிரச்சனை இருந்து கொண்டிருக்கிறது, என்பதும்தான் எனக்குக் கிடைத்த தகவல். அதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, இறுதியாக ஒரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

[திரு. கு. சுப்பராயன்]

[1986 மே 2]

இப்போது தமிழ் நாட்டிலே பல இடங்களில் போடப்பட வேண்டிய ரோடுகள் கூட முறைப்படி போடப்படாமல் இருக்கும் நிலைமையை நாம் பார்க்கிறோம். அதுவும் நெடுஞ்சாலைத் துறை என்று சொல்லப்படுகிற அத்தகைய துறையினரால் போடப்பட வேண்டிய பல இடங்களில் ரோடு போடப் படுவதில்லை. ஆனால் மேட்டுப்பாளையத்திலே நல்ல முறையில் இருக்கக் கூடிய கான்கிரீட் ரோட்டில் போய் இப்போது தார் போடுகிறார்கள். யார் போடச் சொல்லி உத்தரவு கொடுத்தார்களோ தெரியவில்லை.

போட வேண்டிய இடத்திலே போடுவதில்லை. ஆனால் நன்றாக இருக்கும் கான்கிரீட் ரோட்டிலே போய் தார் போடுகிறார்கள். அப்படி நன்றாக இருக்கும் அந்த கான்கிரீட் ரோட்டிலே போய் தார் போடுவதன் மூலமாக அந்த கான்கிரீட் சாலையும் கெட்டுப் போய்விடும். தார் போட வேண்டிய இன்னொரு சாலைக்கு தார் போடப்பட முடியாமல் வீணாகும். இப்படி இதைப் போடுவதற்கு யார் காரணம் என்று கேட்டால் சி.ஈ. நோட் அனுப்பியிருக்கிறார்கள், அதன்படி போடுகிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்படி சொன்னால் இவர்கள் என்ன விவரக் குறைவானவர்களா? அதிகாரிகள் ஏதைச் சொன்னாலும் செய்து விடுவார்களா? இப்படி அரசின் பணத்தை விரயம் ஆக்குவதற்கு யார் காரணமோ அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொண்டு, கோவையிலே இருந்து ஊட்டி செல்லுகின்ற சாலையின் குறுக்கே கிராஸ் சுவர் கட்ட வேண்டும் என்றால் அதற்காக அந்தச் சாலையில் ஒரு அடி பிரித்துக் கட்டினாலே போதும். ஆனால் என்ன செய்திருக்கிறார்கள் என்றால் 4 அடி அகலத்திற்குப் பிரித்துக் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

எவ்வளவு பணம் விரயம் ஆகிறது என்று பாருங்கள்? ஒரு ரோட்டை இரண்டாகப் பிரிப்பது என்றால் இடையிலே குறுக்கே ஒரு அடியிலே கிராஸ் சுவர் கட்டினால் போதும். ஆனால் அதை 4 அடிக்கு கட்டுகிறார்கள், வேறு எங்காவது ரோடு இல்லாத இடத்திற்கு ரோடு போடுவதற்கு பதிலாக குறுக்கே கிராஸிலே போடுவதற்கு இப்படி 4 அடி அகலத்தில் போட உத்தரவிட்டது யார்? அரசாங்கத்தின் பணத்தை இவ்வளவு தான்தோன்றித்

1986 மே 2], [திரு. கு. சுப்பராயன்]

தனமாக விரயம் செய்கிற அதிகாரிகள் நீது நடவடிக்கை எடுத்து, யார் தவறு செய்திருக்கிறார்களோ அவர்கள் மீது அமைச்சர் அவர்கள் உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. தங்கராசு: மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகளான 3, 39, 40, 54, 55 ஆகியவைகளை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றை சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்கு பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்டதற்குப் பிறகுதான் தமிழகத்திலே உள்ள கிராமங்களாக இருந்தாலும், அல்லது பேரூராட்சியாக இருந்தாலும் முனிசிபாலிட்டியாக இருந்தாலும், நகரமாக இருந்தாலும் சாலைகள் மேம்பாடு அடைந்து வருகின்றன என்பதை நான் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலமாகத்தான் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் என்றும், மாநில நெடுஞ்சாலைகள் என்றும், மாவட்ட பெரும் சாலைகள் என்றும், இதர மாவட்ட சாலைகள் என்றும் 37,260 கிலோ மீட்டர் தூரத்தை நிர்ணயம் செய்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த அடிப்படையில் கிராம சாலை திட்டமென்பது மிகவும் நல்ல திட்டமாகும். 1971 ஆம் ஆண்டு கணக்கெடுப்பின்படி 1000-லிருந்து 1,500 வரையிலும் மக்கள் தொகையினைக் கொண்ட கிராமங்களுக்கு வாகன போக்குவரத்துச் சாலைகளுடன் இணைப்பினை ஏற்படுத்தும் வகையில் எல்லா காலங்களுக்கும் ஏற்ற வகையில் சாலைகளை ஏற்படுத்தி வருகிறார்கள். அந்த வகையில் ஏழாவது கட்டத்திற்கு ஒரு பகுதியாக ரூபாய் பத்து கோடி மதிப்பீடு அளவிற்கு வேலைகளை செயல்படுத்த அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. ஆகவே அந்த அடிப்படையில் ஆறு கட்டங்களுக்கு ரூபாய் 7,567 லட்சம் செலவில் 6,363 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு சாலை அமைக்க ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. நான் இதை பாராட்டுகிறேன், மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

[திரு. ஏ. தங்கராசு]

[1986 மே 2]

அடுத்து பஸ் ரூட் சாலைகள். இந்த அரசாங்கம் பஸ் ரூட் சாலைகளை செம்மைப்படுத்தி வருகிறார்கள். அதற்காக சுமார் 12,500 கிலோ மீட்டர் சாலையை செப்பணிட்டு இருக்கிறார்கள். சென்ற ஆண்டு 1985-86-ல் 9 கோடி ரூபாய் அதற்காக செலவழித்திருக்கிறார்கள். வருகிற ஆண்டில் 1986-87-ல் இந்தத் திட்டத்திற்காக 10 கோடி ரூபாய் செலவு செய்ய அரசாங்கம் அனுமதித்திருப்பதை பார்க்கிறபோது நான் மிகவும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன், பெருமைப்படுகிறேன்.

அதற்குப் பின்னாலே இதர மாவட்ட சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் 1985-86 ஆம் ஆண்டில் சுமார் 72 லட்சம் ரூபாயில் ஐந்து வேலைகளுக்கு அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள். அதிலே செலவு செய்த தொகை ரூபாய் 166.86 இலட்சம் ஆகும். இந்த நிலைமையைப் பார்க்கிறபோது எவ்வளவு துரிதமாக இந்தத் துறை செயல்படுகிறது என்பது தெரிகிறது. அதற்காக நான் மிகவும் பெருமைப்படுகிறேன். 1986-87 ஆம் ஆண்டில் 17 வேலைகளுக்கு ரூபாய் 215.00 லட்சம் செலவு செய்ய விருப்பதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். மீதமுள்ள வேலைகளுக்கு ரூபாய் 360.28 லட்சம் ஒதுக்கியிருப்பதாக கோடிட்டு காட்டியிருக்கிறார்கள். இதர சாலை திட்டத்தின் கீழ் சிறு பாலம் கட்டுவதற்கு 1985-86 ஆம் ஆண்டில் ரூபாய் 32.00 லட்சம் மதிப்பில் இரண்டு பணிகளுக்கு அனுமதி அளிக்கப் பட்டுள்ளதாகவும், இதே 1985-86 ஆம் ஆண்டில் இத் திட்டத்திற்கு ரூ. 253.80 லட்சம் செலவு செய்யப்பட்டிருப்பதாகவும் கோடிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையைப் பார்க்கிறபோது நான் மிகவும் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

இந்த ஆண்டு 1986-87-ல் எட்டு வேலைகளுக்கு ரூபாய் 82.80 லட்சம் செலவு செய்யவிருப்பதாகவும், மீதமுள்ள வேலைகளுக்கு இந்த ஆண்டு 1986-87-ல் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூபாய் 441.89 இலட்சம் ஒதுக்கியிருப்பதாகவும் கோடிட்டு காட்டியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் குறிஞ்சிப்பாடி தொகுதியில் ஒட்டவாச்சாரிக்கும் கொண்டியநல்லூருக்கும் இடையில் இருக்கிற பாலத்தை கட்ட வேண்டுமென்று தமிழக முதல்வர் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு மனு கொடுத்து, அவர்களும் அந்தக்

1986 மே 2]

[திரு. ஏ. தங்கராசு]

கோரிக்கையை ஏற்றுக் கொள்வதாக பதில் அளித்தார்கள். அவர்களிடமிருந்து அப்படி பதில் வந்தாலும் அந்தப் பாலம் வரவில்லை. சென்ற வருடம் நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறையில் சீப் என்ஜினியர் திரு. ஜெயராமன் அவர்கள் இருந்த போது அதற்கு மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு அனுமதிக்காக தலைமைச் செயலகத்திற்கு வந்தது. இங்கே எந்தக் கிடப்பில் அது இருக்கிறதென்பது தெரியவில்லை. பந்திக்கு முந்து, படைக்குப் பிந்து என்று கிராமப்புறங்களில் சொல்வார்கள். அந்த அடிப்படையிலே பார்க்கிறபோது சுதந்திரம் பெற்று 35 ஆண்டு களுக்குப் பின்னாலும், அந்தப் பகுதியில் இருக்கிற மக்கள் குறிஞ்சிப்பாடியுடன் தொடர்பு கொள்ள முன்று கிலோ மீட்டர் தூரம் தான் என்றாலும் அந்தப் பாலம் கட்டப்படாததினால் 20 மைல் தூரம் சுற்றி வருகிறார்கள். இந்த நிலை இப்போது நீடிக்கிறது என்பதைப் பார்த்தால் எங்களைப் போன்றவர்கள் வெட்கப்படுகிறோம், வேதனைப்படுகிறோம். ஆகவே சாலைகள் போடுகிறபோது அதிகாரிகளின் கவனம் அந்தப் பணியில் மிகவும் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. இன்றைக்கு நெடுஞ்சாலைத் துறையில் போடுகிற சாலைகள் அதிகளையும் செம்மையாக அமைகிறதா என்றால் அறவே இல்லை. ஆனால் கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் போடப்படுகிற சாலைகள் கிராமப் பகுதிகளில் நன்றாக அமைகின்றன. அதற்கு என்ன காரணம் என்றால், அதனுடைய தரம் உயர்கிறது. அதனுடைய தரத்தை உயர்த்துவதற்கு அதைப் பரிசீலனை செய்வதற்கு ஒரு ஆய்வு இருக்கிறது. எனவே ஆய்வு செய்து கிராமப் பகுதியில் நெடுஞ்சாலைத் துறை செய்கிற வேலையை, அது கிராமச் சாலையாக இருந்தாலும், ஊராட்சி ஒன்றிய சாலையாக இருந்தாலும், அல்லது பஞ்சாயத்து சாலையாக இருந்தாலும் அல்லது நெடுஞ்சாலைத் துறைச் சாலையாக இருந்தாலும், கண்டிப்பாக ஆய்வு செய்து, அதனுடைய தரத்தைக் கொண்டு வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7-00)

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் சொல்வது நாம் எவ்வளவு செலவு செய்தாலும் இந்தத் தரத்தை நாம் கொண்டு வந்தாலொழிய அது மக்களுக்கு பயனுள்ள வகையில் அமையாது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஏ. தங்கராசு]

[1986 மே 2]

அதற்குப் பின்னால் தமிழகத்தில் கட்டுமானக் கழகம் என்ற ஒரு துறை 1980 ஆம் ஆண்டு துவங்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே கட்டுமானக் கழகத்தின் மூலமாக பல்வேறு வளர்ச்சிப் பணிகளை ஒப்படைத்து இருக்கிறோம். அவர்களுக்கு ஒப்படைத்து இருக்கின்ற அந்தப் பணிகள் செம்மையாக நடைபெற்றுக் கொண்டு இருப்பதாக இந்தக் கொள்கைக் குறிப்பிலே சொல்லி இருக்கிறார்கள். எனவே, இந்தக் கட்டுமானக் கழகத்தை நான் பாராட்டுகிறேன், வாழைக்கிறேன். தமிழகத்தில் இருக்கிற ஊழலற்ற, ஒரு இலாக்காவை, லஞ்ச லாவண்யம் இல்லாத துறையாக இந்தக் கழகம் மக்களுக்கு தேவையான காரியங்களைச் செய்து வருகிறது. அந்த வகையில் சேத்தியாத்தோப்பில் அமைகின்ற ஒரு பெரிய பாலத்தை இந்தக் கழகத்திடம் கொடுத்து, அதைத் துரிதமாக செய்து கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களை நான் பாராட்டிக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். ஆகவே இதே அடிப்படையிலே போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றி நான் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை என்பது தமிழகத்தில் ஒரு நல்ல துறையாக மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு, புரட்சித் தலைவருடைய அன்பையும், ஆதரவையும் பெற்ற, அன்புத் தமிழ் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், இந்த போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய அன்பையும் ஆதரவையும் தமிழகத்திலே உள்ள மக்களுடைய செல்வாக்கையும் பெற்ற அமைச்சராக விளங்கி இருக்கிறார்கள். இந்தக் கழகத்தின் மூலமாக தட்டுங்கள் திறக்கப்படும், கேளுங்கள் கொடுக்கப்படும் என்ற வகையில் இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறை அமைந்து இருக்கிறது என்பதை நாங்கள் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறோம். இன்றைக்கு தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வாடகைப் படி என்றும், நகர ஈட்டுப் படி என்றும், மருத்துவப் படி என்றும், சீருடை வழங்கும் திட்டம் என்றும், சலவைச் செலவு என்றும், மாதாங்கிர போனஸ் என்றும், தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கு பள்ளிக்குச் செல்வதற்கு இலவச சலுகை என்றும், ஷாப்பிங் வயதை 55-வீருந்து 53 ஆக

1986 மே 2]

[திரு. எ. நங்கராசு]

உயர்த்தியும் பல்வேறு சலுகைகளை இந்த அரசாங்கமும், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களும் அளித்து வருகிறார்கள். இங்கே எதிர்க்கட்சியினுடைய உறுப்பினர் சிந்தன் அவர்கள் பேசினார்கள். போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி இல்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு வீட்டு வசதியை இந்த அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்து இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னால் இங்கே ரேஸ்ட் டாக்கியைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ரேஸ்ட் கார்களுக்கு 5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் பெர்மிட் வழங்குவது இல்லை என்று அதிகாரிகள் ஒரு உத்தரவு போட்டு இருக்கிறார்கள். நான் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் இது சட்டத்திற்குப் புறம்பானது. வாடகைக் கார் ஒன்றுக்கு 5 ஆண்டுக்கு ஒரு முறை பெர்மிட்டை ரெனியூவல் செய்கிறோம், அதே அடிப்படையிலே தான் இந்தக் கார்களுக்கும் இந்த ரேஸ்ட் பெர்மிட்டுகள் அமையவேண்டும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அரசாங்கத்திலே யிருந்து இதற்கு ஒரு உத்தரவு, ஜி.ஓ. போட்டு இருப்பதாகத் தெரிகிறது. 5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் எந்தக் கார்களுக்கும், அனுமதி, ரேஸ்ட் பெர்மிட் வழங்குவதில்லை என்று ஒரு உத்தரவு போட்டு இருக்கிறார்கள். எனவே இது சட்டப்படி நியாயமற்றது. எப்படி வாடகைக் கார்களுக்கு 5 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை ரெனியூவல் செய்கிறோமோ, இந்தக் கார்களுடைய கண்டிசன்களைப் பொறுத்து, இந்த பெர்மிட்டை ரெனியூவல் செய்கிறோமோ, அந்த அடிப்படையிலே ரேஸ்ட் டாக்கிகளுக்கும் நீங்கள் அனுமதி கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி, அந்த உத்தரவை ரத்து செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லி 5 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை இந்தக் கார்களுடைய என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது).

திரு. குமாரி அனந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தியா ஒரு தீபகற்ப நாடு என்ற பெயரைப் பெற்றது. தீபகற்பம் என்று சொன்னால், மூன்று பக்கமும் கடல் சூழ்ந்த ஒரு நாட்டுக்குத்தான் அந்தப் பெயர் வரும். அந்த மூன்று பக்கமும் கடல் சூழ்ந்து இருப்பது

[திரு. குமரி அனந்தன்]

[1986 மே 2]

தமிழ்நாட்டில் மட்டும்தான். மற்ற எல்லாப் பகுதியிலும், எங்காவது ஒரு இடத்திலே அவர்களுக்கு கடல் இருக்கும், இரண்டு இடங்களிலே இருக்கலாம். கிழக்கு, தெற்கு, மேற்கு என்று மூன்று இடங்களிலும் கடலால் சூழப்பட்டு இந்தியாவிற்கே தீபகற்பம் என்ற பெயரைக் கொடுத்தது தமிழகம் தான்.

ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் நீளம் தமிழ்நாட்டிற்கு கடற்கரை இருக்கிறது. ஒரு காலத்திலே உலக நாடுகளிலெல்லாம் கப்பல் போக்குவரத்தை நடத்தி புகழ் பெற்ற நாடு இது என்பது வரலாற்றில் குறிப்பிட்டிருக்கின்ற செய்தியாகும். அதனாலே தான் இன்று உலகத்தில் பாவலாகப் பேசப்படுகின்ற ஆங்கில மொழி கூட நம்மிடமிருந்து எடுத்துக் கொண்ட சொற்களைப் பயன்படுத்தி 'நாவாய்' என்பதை 'நேவி' என்று பயன்படுத்துகிறது என்றும், 'கட்டிமரம்' என்ற சொல்லை அப்படியே 'கட்டமரான்' என்று வைத்திருக்கிறது என்பதையும் நாம் அறிவோம். இப்படிப்பட்ட கடல் சூழ்ந்த தமிழகத்தில் சேது சமுத்திரத் திட்டம் இன்னும் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கின்ற காரணத்தினாலே தூத்துக்குடி துறைமுகத்திலிருந்து புறப்படுகிற நமது கப்பல் நேரடியாக சென்னைக்கு வர முடியாமல் இருப்பதனை போக்குவரத்துத் துறைக்கு நான் சட்டிக் காட்டாமல் இருக்க முடியவில்லை. இது நம்முடைய பணி இல்லையென்று சொன்னாலும் கூட நமது சட்டப் பேரவையிலே இதனை எடுத்துச் சொல்வதன் மூலமும், அதனைக் கேட்டு நமது மாண்புமிகு அமைச்சரும், அரசும் மத்திய அரசிடம் வலியுறுத்த வேண்டுமென்பதற்காகவும் இதனைச் சொல்கிறேன். நர்மதா நதி திட்டத்திற்கு 1,400 கோடி ரூபாயை, ஒரே ஒரு திட்டத்திற்கு மட்டும் 1,400 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி இருக்கிறது. சேது சமுத்திர திட்டத்திற்கு வேண்டிய ரூபாய் 1,100 கோடி ரூபாய் மட்டுமே இந்த 1,100 கோடி ரூபாயை இங்கே செலவிடுவதன்மூலம் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால் தென்பகுதி செல்வம் செழிக்கும் செந்தமிழ் நாடு என்ற பேற்றினை நிச்சயமாகப் பெற்றுவிடும். இப்படிப்பட்ட ஒரு நல்ல திட்டத்தை விரைவிலே நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று சொல்கிறேன்.

1986 மே 2]

[திரு. குமரி அனந்தன்]

இப்போது ஒரு கப்பல் கொழும்பு துறைமுகத்தைச் சுற்றி வருகின்ற காரணத்தினாலே ஒவ்வொரு முறையும் 60 ஆயிரம் ரூபாய் அதிகமாக நமக்கு செலவாகிறது. கொழும்பு துறைமுகத்துக்குத்தான் போக்குவரத்து இருக்கின்ற நிலையில் இலங்கை-தமிழர் பிரச்சனையும், இலங்கையில் இருக்கின்ற அரசும் எப்படியெப்படி நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்று பார்க்கின்றபோது நமக்கு பாதுகாப்பு ரீதியிலேகூட சேது சமுத்திரத் திட்டம் உடனடியாகத் தேவைப்படுகிற ஒன்று என்பதையும் நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் தொடர்பாக நான் சொல்ல விரும்புவது இந்த ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் கடற்கரைப் பகுதிகளிலே சிறுசிறு துறைமுகங்களாக பல இருக்கின்றன. இவைகளை ஒன்றொன்றோடு இணைத்து சிறு கப்பல் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்கு உரிய முயற்சியை நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தொடங்க வேண்டும். இந்த கப்பல் போக்குவரத்து என்று சொல்கிறபோது, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்து ஏற்கனவே இருக்கிறது. அது சரக்குகளுக்காக மட்டுமே என்று நீங்கள் கருதுவீர்களேயானால்

காமராஜ் கப்பல் போக்குவரத்து என்கூட ஒரு கப்பல் போக்குவரத்தை, ஏனென்றால் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்கு பெரும் தலைவர் காமராஜர் பெயரை சூட்டவில்லை; ஆதலினாலே நீங்கள் அதற்கென்று தனியாக வேண்டுமென்றால் சூட்டி ஒரு பகுதியிலிருந்து இன்னொரு பகுதிக்கு மக்கள் செல்கிற ஒரு சூழ்நிலையை, கப்பல் போக்குவரத்தின் மூலமாக நீங்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று நான் உங்களை பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். செலவும் குறையும்; தூய்மையாகவும் இருக்கும். புகைபோன்றவைகளெல்லாம் வந்து 'போலுசன்' என்று சொல்லுகின்ற இயற்கைச் சூழலை கெடுப்பது இருக்காது என்பதற்காகவும், நான் இதுபற்றி இதற்கு முன்பாகவே சுட்டிக் காட்டியதைப்போலே, அது மிகவும் மலிவாக இருக்கும் என்ற காரணத்திற்காக அந்தக் கப்பல் போக்குவரத்தை நாம் தொடங்க வேண்டும் என்று நான் உங்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. குமரி அனந்தன்]

[1986 மே 2]

அடுத்து நமது அமைச்சர் அவர்களை பாராட்டுவதற்கு கடமைப்பட்டிருப்பதற்கு காரணம் இந்தக் கொள்கைக் குறிப்பிலே கூட நல்ல தூய தமிழை நீங்கள் பெரும்பாலும் பயன்படுத்தியிருக்கிறீர்கள். அதை நான் பாராட்டுகிறேன். உங்களுக்கும் உங்களுக்குத் துணையாக இருக்கின்ற அதிகாரிகளுக்கும் என்னுடைய பாராட்டு உண்டு. நல்ல தமிழ் அறிஞர்கள் உங்களிடத்திலே இருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். ஏனென்றால் ஸ்பேர் பஸ்ஸஸ் என்பதற்கு உற்றுளி பேருந்துகள் என்ற ஒரு அருமையான சொற்றொடரை நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்கள். அதைப்போல “ஏர் கண்டிஷனிங் பஸ்ஸஸ்”க்கு சிர்வனிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட உந்துகள் என்று நீங்கள் போட்டிருக்கிறீர்கள். மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். நல்லதைச் செய்கின்றபோது அதை பாராட்ட வேண்டுமென்பதற்காகவும், அது மிகஸ்ட்டிலே கிடைக்கின்ற முந்திரி பருப்பாக இருந்தாலும், முந்திரி பருப்பு பராட்டுக்குரியது என்ற காரணத்திற்காக சொல்லியாக வேண்டுமென்பதற்காகவும் நான் இதைச் சொல்கிறேன். நீங்கள் மிகச் சிறப்பாக இதைச் செய்திருக்கிறீர்கள்.

இந்தச் சிறப்போடுகூட இன்னும் ஒரு சிறப்பினை நீங்கள் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக சொல்கிறேன். விமான போக்குவரத்திலே, சிங்கப்பூரிலேயிருந்து வருகிறபோது அதிலே பெரும்பகுதி தமிழர்கள் வருகிறார்கள் என்பதற்காக தமிழிலேயே கூட ஓலிபாரப்ப்படுகிறது. ஆனால் நமது சென்னையிலே வந்து இறங்குகிற, மதுரையிலே வந்து இறங்குகிற, திருச்சியிலே வந்து இறங்குகிற 4 விமானங்களிலேயெல்லாம் தமிழிலே சொல்வதற்கு நீங்கள் வேண்டிய முயற்சியில் ஈடுபட வேண்டும்.

அதைப்போலத்தான் ரயிலிலேயுட அறிவிப்புகள், ரெயில் பெட்டிகளில் எழுதி வைப்பது போன்றவைகளைச் செய்ய வேண்டும். நமது பகுதிகளிலே ஓடுகின்ற ரெயில்களிலாவது இவைகளை யெல்லாம் செய்து வைக்க வேண்டுமென்றும், நீங்கள் அதற்கான முயற்சிகளிலே ஈடுபடவேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1986 மே 2]

[திரு. குமரி அனந்தன்]

அடுத்து இந்தியாவிலேயே எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், நம்முடைய தமிழகத்திலே இருக்கின்ற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும் முதற்பரிசு பெருகின்ற அளவுக்கு நீங்கள் பாராட்டு பெற்று இருக்கின்றீர்கள். சட்டப் பேரவையிலே ஒரு உறுப்பினர் என்ற வகையிலேயும் தமிழ் மக்களில் ஒருவன் என்ற வகையிலேயும் உங்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நல்ல சட்டங்களை சில நேரங்களில் போட்டு அவைகளை நிறைவேற்றாமல் இருக்கிறோமோ என்ற ஐயம்.

(இரவு 7-10)

இப்போது தலைக்கவசம் என்று சொல்லுகிற எல்மட் போடவேண்டும் என்ற ஒரு சட்டத்தை போட்டோம். அது போக்குவரத்துத் துறையாக இருக்கிற காரணத்தால் இதை டிராபிக் என்று போய்விடாமல் அந்த டிராபிக் ரூல்ஸ் என்று போய்விடாமல் நான் சொல்லுவதை நீங்கள் கவனித்துக் கேட்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்று காலையில் முதலமைச்சர் அவர்கள் கோட்டைக்கு வந்திருக்கிறார்கள் என்று கேள்விபட்டு நான் கோட்டைக்கு வந்தேன். அப்போது 2 இளைஞர்கள் மோட்டார் சைக்கிளில் வந்து கொண்டு இருந்தார்கள். அந்த 2 சக்கர வண்டியில் வருகிறவர் ஒருவர் கையில் அந்த எல்மட் ஒன்றை வைத்துக் கொண்டார். பின்னால் இருக்கிறவரும் எல்மட்டை கையில் வைத்துக் கொண்டார். ஆக அந்த சாலையில் எல்லா போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளும் நின்று கொண்டிருக்கிற நேரத்தில் 2 பேரும் தலையில் மாட்டாமல் கையில் வைத்துக் கொண்டே வருகிறார்கள். யாரும் அதனை சுடுத்து நிறுத்தி என்ன என்றே கேட்கவில்லை. நான் மிக மெதுவாக காரை ஓட்டிக்கொண்டு அவர்களை பின்தொடர்ந்து கொண்டே வந்தேன். சிலர் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால் அப்பளத்திலே செய்ததைப் போல ஒரு கவசம், சிலர் பூரியிலே செய்ததைப் போல ஒரு கவசம், தலைக்கு பாதுகாப்பாக என்று கூட தெரியாத அளவுக்கு சிலர் கவசங்களை போட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அதை நமது காவலர்கள் கண்டும் காணாதது போல் இருக்கிறார்களா அல்லது கண்டதற்கு பிறகும் வேறு

[திரு. குமரி அனந்தன்]

[1986 மே 2]

என்ன செய்வது என்று சும்மா இருக்கிறார்களா என்று எனக்குத் தெரியாது. இதை செம்மைப்படுத்த வேண்டுமா இல்லையா? நீங்கள் அதை சற்று கவனிக்க வேண்டும். இன்று காலையில் பார்த்தது மனதில் பதிந்து இருக்கிற காரணத்தால் சொல்லுகிறேன்.

அடுத்தது இங்கே ஏற்கனவே தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 818 பேருந்துகள் இருப்பதாகவும் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் என்று இருப்பதை 2 ஆக பிரிக்கும் நேரத்தில் சுப்பிரமணிய சிவா என்ற பெயர் வைக்க வேண்டும் என்று எல்லா தரப்பினரிடமிருந்தும் வந்து இருப்பது கண்டு நான் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். அதை சுப்பிரமணிய சிவா என்றே நான் பெயர் வைக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுவதற்கு காரணம் பாப்பாரப் பட்டியில் அவர் மறைந்தார். அவர் அந்த பாப்பாரப் பட்டியில் மறைகின்ற நேரத்தில் எந்தச் சூழ்நிலையில் இருந்தார் என்று சொன்னால் நல்ல உடம்போடு, அழகு உடம்போடு இந்த நாட்டு விடுதலைக்காக வந்தேமாதரம் என்று சொல்லியதற்காக சிறை சென்ற இந்த பெருமகனார், மீண்டும் நினைவுப்படுத்துகிறேன். அழகிய உடம்போடு உள்ளே போனவர், அழகிய உடம்போடு வெளியே வந்தார். சீரான உடம்போடு உள்ளேபோனவர். சீர் வடிந்த உடம்போடு வெளியே வந்தார். அவருக்கு தொற்று நோய் பற்றிக்கொண்டது. அந்த நுர்டம் என்று சொல்லுகின்ற நோய் பற்றிக் கொண்டது. அதற்குக் காரணம் என்ன என்றால் கம்பிளியை சுண்ணாம்பிலே நனைச்சு அடிக்க வேண்டிய நேரத்தில் மூச்சு சுவாசக் குழாயிலே போய் அதிலிருந்து பல்வேறு நோய்கள் அவருக்கு தொற்றிக் கொண்டன என்றும், நோயாளிகளின் மூத்திரத்தை கூட குடிக்கச் செய்தார்கள் என்று எல்லாம் வரலாறு சொல்லுகிறது. ஆகவே உள்ளே போய் வெளியே வந்தவருக்கு அரசாங்கம் என்ன செய்தது என்று சொன்னால் நீங்கள் எந்த பொது வாகனங்களிலும் ஏறக்கூடாது என்று சட்டம் போட்டது. போக்குவரத்து துறையிலுள்ள எந்த வாகனங்களிலும் ரயிலிலோ, பஸ்ஸிலோ நீங்கள் ஏறக்கூடாது என்று சட்டம் போட்டது. அப்படி ஏறக்கூடாது என்று சட்டம் போட்டால் நான் கால்நடையாக நடக்க பார்க்கிறாய் கன்னித் தமிழ் பாடல்களைப் பாடி இந்த நாடு

1986-மே 2]

[திரு. குமரி அனந்தன்]

விடுதலைக்கு முழுக்கம் இடுவேன் என்று கால்நடையாக நடந்து சென்ற ஒரு மனிதர். ஆகவே நம்மை அடக்கி ஆண்டு கொண்டு இருந்த ஒருவன் எந்த போக்குவரத்திலும் ஏறக்கூடாது என்று சுப்பிரமணிய சிவாவை சொன்னானோ அந்த சுப்பிரமணிய சிவா பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை இந்த சுதந்திர அரசு ஏற்பாடு செய்தது என்று சொல்லுகிற பெருமையை நீங்கள் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக சொல்லுகிறேன். சுப்பிரமணிய சிவா பெயரில் தரம்புரியில் அமைகின்ற அந்த போக்குவரத்து கழகத்திற்கு நீங்கள் பெயர் வைக்க வேண்டும் என்று நான் அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது.)

அடுத்த செய்தியாக நீங்கள் நமது ஊழியர்களுக்கு நல்ல முறையில் வசதி செய்து கொடுத்தாலும் மேலும் பல வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று எல்லோரும் கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அதைப் போலவே நானும் கேட்டுக்கொண்டு அந்த தனியார்கள் ஒட்டிக் கொண்டு இருக்கின்ற அந்த பஸ்களில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களை பாதுகாக்க வேண்டியதும் நம்முடைய கடமை தான். அரசாங்கத்திலே இன்னும் அதிகமாக கொடுக்க வேண்டும் என்று வலியுறுத்திக் கொண்டு இருக்கிறோம். ஆனால் அரசாங்கம் கொடுப்பதற்கு பக்கத்தில் கூட தனியார்கள் கொடுக்கவில்லை. உதாரணமாக தற்போது வழங்கும் சம்பள ஊதியம் ஒட்டுநருக்கு அலவன்ஸ் உட்பட 855 ரூபாய். ஆனால் தனியார்கள் இதற்கு 452 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். தற்போது அரசு அலவன்ஸ் இல்லாமல் ஒட்டுநர்களுக்கு 550 ரூபாய் கொடுக்கிறது. தனியார்கள் 210 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். நடத்துநர்களுக்கு அலவன்ஸ் உட்பட 810 ரூபாய் அரசு கொடுக்கிறது. தனியார்கள் 402 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். அலவன்ஸ் இல்லாமல் நடத்துநர்களுக்கு 510 ரூபாய் அரசு கொடுக்கிறது. தனியார்கள் வெறும் 135 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறார்கள். தயவுசெய்து இதை மனதில் வைத்துக்கொண்டு நீங்கள் ஆவன செய்வீர்கள் என்ற நம்பிக்கையின் காரணமாக இதை சொல்லுகிறேன்.

[திரு. குமரி அனந்தன்]

[1986 மே 2]

அடுத்து, இங்கே இணைப்புச் சாலைகள் அதிகமாக இருக்க வேண்டும். இணைப்புச் சாலைகள் என்று சொல்லுவதற்கு காரணம் சாலைகளில் கொடிக் கட்டி பறந்து கொண்டு இருக்கிறோம் நாம். கொடி கட்டி பறந்து கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொல்லுவதற்கு காரணம் இந்தியாவிலேயே Surface Road என்று சொல்லுவது நம்மிடம் தான் அதிகமாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. 100 சதுர கிலோ மீட்டர் நில பரப்புக்கு 36 கிலோ மீட்டர் சாலையை நாம் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொன்னால் இந்தியாவிலேயே தலை நிமிர்ந்து நாம் நின்று கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் இந்த சாலைகள் எல்லாம் இப்போது பாழ் பட்டு கிடக்கின்றன, பலயிடங்களில். அந்த சாலைகளில் போக்குவரத்து இப்போது எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால் சிலயிடங்களில் ஒத்தையடி பாதையாக பள்ளமும், குண்டும், குழியுமாக இருக்கின்ற அந்த சாலைகளில் இந்த பக்கம் போங்கள் அந்த பக்கம் போங்கள் என்று சொல்லுகின்ற வழி காட்டி கம்பங்கள் எல்லாம் சிலயிடங்களில் இல்லாமல் இருக்கின்றன. சிலயிடங்களில் ஊர் பெயரை காட்டுகின்ற பெயர் பலகையில் திரைப்பட சுவரொட்டிகள், விளம்பரங்கள் ஒட்டப் பட்டு இருக்கின்றன. அதைப் போலவே குறுக்கே சாலைகள் வருகின்றன என்று சொன்னால் வெகு தூரத்திற்கு முன்னாலேயே குறுக்கே ஒரு சாலை வலது பக்கத்திலிருந்து இந்த பிரதான சாலையை வந்து சேருகிறது என்று சொல்லுகிற எச்சரிக்கையை கொடுத்துக்கொண்டே போக வேண்டும். இப்படிப்பட்ட அந்த எச்சரிக்கை, இப்படிப்பட்ட ஒரு சாலை சேரப்போகிறது, இப்படி ஒரு சாலை போகப்போகிறது, இந்தச் சாலை பிரியப் போகிறது என்பதையெல்லாம் முன்னாலேயே சொல்லிவிட்டால், மோட்டார் ஓட்டிகள் எச்சரிக்கையோடு ஓட்டுவதற்குரிய ஒரு நிலை ஏற்படும் என்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இந்தச் சாலைகள் எவ்வளவு நன்றாக இருந்தாலும் கூட, தமிழகத்திலே ஏறத்தாழ 30 விழுக்காடு கிராமங்களில் இன்னும் போதுமான சாலைகள் இல்லை. அதனாலே இணைப்புச் சாலைகள் இல்லை. லிங்க் ரோடஸ் இல்லை. இந்த லிங்க் ரோடு என்பது போதுமானதாக இல்லை. அந்த லிங்க் ரோடு போட

1986 மே 2]

[திரு. குமரி அனந்தன்]

வேண்டுமென்று சொல்வதற்கான காரணம். லிங்க் ரொட் என்று சொன்னால், தரிசாகக் கிடக்கின்ற நிலங்களில் வண்டிகளில் உசம் முதலியன கொண்டு போவதற்கு வாய்ப்பு ஏற்பட்டு விடுகின்ற காரணத்தாலே, விலை நிலமாக ஆகிவிடுகின்றது. அந்த சாலைக்கு இருபுறத்திலும் இருக்கின்ற நிலங்கள் விலையுயர்த்த நிலங்களாக மாறிவிடுகின்றன. அந்த இணைப்புச் சாலைகள் வருவதனால் கிராமங்களுக்கு இதுவரை இல்லாத வசதிகள் வருவதற்கு வாய்ப்பிடுந்தாலும், அந்த வசதிகள் வராவிட்டாலும், அந்த இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி பிள்ளைகளை பள்ளிக் கூடத்திற்கு அனுப்பிவிடலாம். இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி மருத்துவமனைக்குப் போய் விடலாம். இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி தீயணைப்பு இயந்திரங்களை உள்ளே கொண்டுவரமுடியும். இணைப்புச் சாலைகளைப் பயன்படுத்தி கலவரங்கள் நிகழாமல் போலீசார் திடீரென்று விரைவாக உள்ளே வரமுடியும். ஆதலால் இணைப்புச் சாலைகளைப் போடுகின்ற முயற்சியில் அதிகமாக ஈடுபடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இங்கே நான் குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்கிறேன். அன்று கேள்வி நேரத்தின்போது நான் சொன்னேன். இந்தக் கால சத்தத்தைக் கெடுக்கின்ற, செவிப் பறையைக் கிழிக்கின்ற ஒலி அலகுகளைத் தடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னேன். நான் ஒவ்வொரு நடவடிக்கையும் வலியுறுத்துகிறேன். நாங்கள் இதற்காக ஆர்பாட்டமே நடத்தியிருக்கிறோம். இதை மீண்டும் நினைவுபடுத்துகிறேன். 2000-மாவது ஆண்டு வருவதற்குள்ளே இது தடுத்து நிறுத்தப்படவில்லை என்று சொன்னால், நம் நாட்டிலே பிறக்கின்ற குழந்தைகளில் பெரும் பகுதி, செவிட்டு வமைகளாகப் பிறக்கும். குயில் சத்தம் கூட அதிகமாகக் கேட்கக் கூடாது என்பதற்காக, 'சத்தும் குயிலோசை சற்றே வந்து காதில் படவேண்டும்' என்று பாடியவர் பாரதி. ஆக குயில் சத்தம் கூட அதிகமாகக் கேட்கக் கூடாது என்று சொன்னால், எந்தச் சத்தமும் அதிகமாகக் கேட்கக் கூடாது. வண்டி ஓட்டுகின்றவருடைய காதும் பாதிக்கப்படுகிறது. அந்த வண்டியை ஓட்டுகின்ற நேரத்திலே, சாலையிலே நடக்கின்றவர்கள் மட்டுமல்ல, அந்த சாலையோரங்களில் கடைகண்ணிகளை வைத்திருக்கின்றவர்களும் பாதிக்கப்படுகின்றனர்.

[திரு. குமரி அனந்தன்]

[1986 மே 2]

முன்பெல்லாம் தோயில்களிலே மேளம் அடிக்கின்ற நேரத்திலே, அந்தச் சத்தம் கூட காதைப் பாதிக்கும் என்பதற்காகத்தான், வேப்ப மரமோ, அரச மரமோ வைத்தார்கள். வேப்ப மரமும், அரச மரமும் அந்த சத்தத்தை ஈர்க்கின்ற ஆற்றல் பெற்றதாக இருக்கிறது. ஆனால் யூகலிப்டஸ் மரமானது அந்தச் சத்தத்தைப் பெரிது படுத்துகிறது. கொடைக்கானலுக்குப் போகிறேன் என்று சொன்னால், கொடைக்கானலுக்குப் போகின்றபோது, சண்முகனூர் பக்கத்திலே போனவுடனேயே, காரினுடைய பல பகுதிகளுக்கு Parts of the car மிகுந்த அதிர்ச்சி ஏற்படும். Vibration will be more இந்த அதிர்வுகள் ஏன் அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொன்னால், திடீரென்று அதிலே இருக்கின்ற மறைகள் ஒன்றும் கழன்றுவிட வில்லை. இவ்வளவு நேரம் இருந்த சத்தத்தை இப்போது இரட்டிப்பாக்குவது அந்த யூகலிப்டஸ் மரம். ஆதலாலே தான் முன்பெல்லாம் கிராமங்களிலே புளிய மரமோ, அரச மரமோ, வேப்ப மரமோ, இப்படிப்பட்ட மரங்களை வைத்தார்களே தவிர, யூகலிப்டஸ் போன்ற மரங்களை அவர்கள் வைக்கவில்லை. யூகலிப்டஸ் மரங்களை நாம் தான் இப்போது நட ஆரம்பித்திருக்கிறோம். இது கூடாது. அந்தச் சத்தத்தை கட்டுப் படுத்துவது என்பது பழங்காலத்திலிருந்தே நமது தத்துவமாக இருந்து வந்திருக்கிறது. எனவே தயவு செய்து நாமே போட்டிருக்கிற சட்டம், அதைத்தான் ஹெல் மெட்டிலே தொடங்கினேன். நாமே போட்டிருக்கிற சட்டம். Air horn, Posh Horn அடிக்கக் கூடாது என்று அதைச் சொல்லி போலீஸ் அதிகாரிகள் எங்களுடைய வேண்டுகோளுக் கிளாங்கவும், நாங்கள் அரசாங்கத்திடம் கொடுத்த மனுக்கள் காரணமாகவும், நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். நடவடிக்கை எடுக்கப் போவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். முதலில் நாம் வழி காட்டுவோம். மின்னணுச் சாதனங்களைப் பொருத்தி, அதிக வேகத்திலே கார் ஓட்டக் கூடாது என்பதற்கு அரசாங்கம் வழி காட்டுகிறது என்றும், இந்த அரசாங்கம் வழி காட்டுவதை எல்லோராலும் ஒப்புக்கொள்ளப்படாத நிலையில் நெயவேலி கார்ப்பொரேஷன் போன்றவர்கள் கோர்ட்டிற்குச் சென்று ஸ்டே வாங்கிவிட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் நமது பஸ்களிலே, எல்லா இடங்களிலும் இந்த மின்னணுச் சாதனம் வைக்கப்படவில்லை.

1986 மே 2]

[திரு. குமரி அனந்தன்]

சரி வைப்பது என்று நாம் முடிவு செய்துவிட்டால் வைத்துதான் ஆகவேண்டும். வைப்போம் நல்லது, வரவேற்போம். ஆனால் இந்த ஹார்ன் அடிக்கக் கூடாது என்று நாமே போட்டுவிட்டு, நாமே அந்த ஹார்ன்களை தயவுசெய்து பொருத்த வேண்டாம். முதன் முறையாக நீங்கள் எடுப்பீர்கள் என்று சொன்னால், இந்தியாவிற்கு வழிகாட்டியதாக இருக்கும். ஆனால் மோட்டார் வாகனங்கள் இவ்வளவு சத்தத்தை எழுப்புவதில்லை என்று எங்களுக்குச் சொல்லி, போக்குவரத்துத் துறையில் நீங்கள் செய்திருக்கின்ற சாதனைகளை நான் பாராட்டுகிறேன். ஆதலாலே அதிகமாக நீங்கள் இன்னும் பாராட்டுகளைப் பெற வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடுதான் இவைகள் எல்லாம் உங்களிடம் சொல்லப்பட்டன என்று சொல்லி, இந்த பஸ்கள் விடுகிறபோது, ஸ்கூல் நேசங்களில் சிறு சிறு பஸ்களை நீங்கள் விடமுடியுமா என்று பாருங்கள். தாய்லாந்து போன்ற நாடுகளிலே சிறு சிறு பஸ்களைவிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்களே, பஸ் சுற்றுலா வெளிநாடுகளிலே விடுகிறார்களே, மலேசியா, சிங்கப்பூர் போன்ற இடங்களிலே பள்ளிக்குச் செல்கின்ற மாணவர்களுக்கு சின்ன சின்ன பஸ்களை விடலாமா? அதை 'பீக் ஹவர்ஸில்' மட்டும் மாணவர்களுக்கு என்று கொஞ்சம் அடிஷனலாக விட்டால் வசதியாக இருக்கும் என்பதையெல்லாம் நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். இப்படிப்பட்ட நல்ல பணிகளை நீங்கள் தொடங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இப்போது அதிக நேரம் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்பதனால் உங்களை நான் பாராட்டி இங்கே அமைகிறேன். பாராட்டுக்களை மேலும் பெறவேண்டும் என்பதற்கு சில ஆலோசனைகளைச் சொன்னேன். அவற்றையெல்லாம் நிறைவேற்றித்தான் வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டு, அமைகிறேன். வணக்கம்.

(இரவு 7-20)

திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான மோட்டார் வண்டிகள், போக்குவரத்து, நெடுஞ்சாலைத் துறை ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகள் மீது நான் சார்ந்திருக்கிற காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தின் சார்பாக என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல முற்படுகிறேன். மோட்டார் வண்டிகள், லாரிகள், பஸ்களில்

[திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்]

[1986 மே 2]

பெரும்பாலும் ஏர் உறார்ன் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. அவை அதிகமான சத்தத்தை எழுப்புகின்றன. பொதுவாக நகரங்களிலே ஏர் ஹார்ன்களைப் பயன்படுத்தினால், அதனாலே அதிகப்படியான தொந்தரவுகள் மக்களுக்கு ஏற்படுகின்றன. ஆகவே அவைகளை முற்றிலுமாகக் கட்டுப்படுத்த கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதேபோல் லாரிகள் இரவு நேரத்தில் ஓட்டப்படும்போது மிக அதிகமான வேகத்திலே செல்கின்றன. இரவு நேரங்களிலே நெடுஞ்சாலைகளில் போலீஸ் ரோந்து கோஷ்டி சென்று திடீர் சோதனை நடத்தி மிக வேகமாகச் செல்லும் லாரி டிரைவர்களைக் கண்டுபிடித்து அவர்களைத் துடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இதன் மூலமாக நெடுஞ்சாலைகளிலே இரவு நேரங்களிலே ஏற்படுகின்ற விபத்துக்களையும் ஓரளவு நாம் தவிர்க்க முடியும்.

அடுத்து, சென்னை உட்பட தமிழகத்தின் பல்வேறு நகரங்களிலும் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் பெருமளவில் உள்ளன. எவ்வளவுதான் போலீசார் அவ்வப்போது நடவடிக்கைகளை எடுத்து வந்தாலும், பயணிகள் கூப்பிட்டுடன் வர மறுப்பதும், மீட்டருக்கு மேல் அதிகக்கட்டணம் கேட்பதும் அதிகமாக உள்ளது. மீட்டர் சரியான முறையில் இல்லை. இந்தக் குறையைப் போக்குவதற்கு அவர்களைத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆம்னி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் தனியார் பஸ்கள் பல வசதிகளுடன் இருப்பதால் அதிலேதான் மக்கள் பயணம் செய்ய விரும்புகின்றனர். திருவள்ளூர் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் தவினப் படுத்தப்பட வேண்டும். புதிதாகத் துவங்கப்பட்ட ஜீவா எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் உட்பட பல போக்குவரத்துக் கழகங்களும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை விடுகின்றன. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் அவைகளும் திருவள்ளூர் பஸ்களும் நின்றால் திருவள்ளூர் பஸ்களில் செல்வதைவிட, மற்ற பஸ்களில் பயணம் செய்வதையே மக்கள் விரும்புகின்றனர் என்பதைப் புரிந்து கொள்ள வேண்டும்.

1986 மே 2]

[திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்]

மேலும் கடந்த ஆண்டு இதே மானியக் கோரிக்கை விவாதத்தின் போதும் அதற்கு முன்பும் மறைந்த பெருந்தலைவர் காமராஜ் பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்க வேண்டுமென்று நாங்கள் வலியுறுத்திக் கேட்டு வந்திருக்கிறோம். எனவே புதிதாக போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கும்போது பெருந்தலைவர் காமராஜ் அவர்கள் பெயரில் அதை அமைக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் அண்ணா மாவட்டம் உருவாக்கியபோது அன்னை இந்திரா காந்தி பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கப்படும் என்று அறிவிப்பு செய்தார்கள். விரைவில் அந்த உறுதியை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடந்த இரண்டு வருடங்களாக தமிழகத்தில் ஏற்பட்ட பெருமழை, வெள்ளத்தால் ஏராளமான சாலைகள் சீர்கேடடைந்துள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் பல இடங்களில் அரிப்புகள் ஏற்பட்டன. அவற்றில் பல சாலைகள் தற்காலிகமாகத்தான் சீராக்கப்பட்டன. வெள்ள நிவாரண நிதிக்கென சென்னை நகர் உள்பட பல்வேறு பகுதிகளில் சாலைகள், பாலங்கள் ஆகியவற்றைச் சீரமைக்க நீங்கள் கேட்டுக்கொண்டபடி கணிசமான அளவில் மத்திய அரசும் வெள்ள நிவாரண நிதி உதவியும் அவ்வப்போது அளித்தும் வருகிறது. அண்மையில் மத்திய அரசு கொடுத்து உதவிய நிதிநாக்கட முழுமையாக செலவிடாமல் ஒரு கோடி ரூபாய் மீதி இருப்பதாக நிதிநிலை அறிக்கையிலே தெரிவித்தப்பட்டிருக்கிறது. எனவே அந்த நிதியைக் கொண்டு உடனடியாக சீர்கேட்ட சாலைகளையும் பாலங்களையும் சீர்படுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலேயும் பல சாலைகள் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. கீழ்க்கண்ட சாலைகளை சீரமைக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலாக்காவிலிருந்து பேரணை செல்லும்சாலை, சோழவந்தானிலிருந்து ஆண்டிப்பட்டி பங்களா சாலை, காடுபட்டி பிரிவிருந்து காடுபட்டி செல்லும் சாலை, தனிச்சியத்திலிருந்து அலங்காநல்லூர் செல்லும் சாலை, ஆண்டிப்பட்டி பங்களாவிலிருந்து பாலமேடு செல்லும்

[திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்]

[1986 மே 2]

சாலை சோழவந்தானிலிருந்து கருப்பட்டி நாச்சிருளம் வழியாக பாண்டியராஜபுரம் செல்லும் சாலை, சோழவந்தான் நகரி சாலை, அலங்காநல்லூர் குமாரம் சாலைகள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கின்றன. இவற்றையெல்லாம் சீரமைக்க நடவடிக்கை உடனடியாக எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இடைக்கரை பாலம் இடிந்திருப்பது தற்காலிகமாக சீர்செய்யப் பட்டு மாற்றுப் பாதையாக வழிசெய்யப்பட்டுள்ளது. எனவே அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டும். அதேபோல் வளையப்பட்டி பாலமும் உடனடியாகக் கட்டப்பட வேண்டும்.

மேலும் வெள்ளம் வரும் நேரத்தில் சோழவந்தான் வைகையைக் கடக்கும் பாலத்தில் உள்ள கண்கள் சிறிதாக இருப்பதால் வெள்ளத்தில் அடித்து வரும் மரம் செடிகள் அவற்றை அடைத்து விடுகின்றன. இதனால் வெள்ளம் ஊருக்குள் பாயும் நிலை ஏற்படுகிறது. 1979 ஆம் வருடத்திலும், 1984 ஆம் வருடத்திலும் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின்போது இப்படிப்பட்ட நிலை ஏற்பட்டு சோழவந்தானை வெள்ளம் சூழ்ந்து பயிர்கள் உட்பட பெரும் சேதம் ஏற்பட்டது. எனவே, சோழவந்தான் பாலத்தின் கண்களைப் பெரிதாக்கி, அதை விரிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து வசதியைப் பொறுத்தவரையில், சோழவந்தானை மையமாக வைத்து பல ஊர்களுக்குப் பேருந்துகள் புறப்படுகின்ற வகையில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சோழவந்தானிலே ஒரு பணிமனையை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்குரிய நில ஆர்ஜிதம் கூட முடிந்து விட்டது. ஆகவே, அந்தப் பணிமனையைத் துவக்குவதற்கான வேலைகளைத் துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஒன்றை நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மதுரையிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கு சோழவந்தான் வழியாகச் செல்வதற்கு தனியார்கள் பஸ் உரிமங்களைப் பெற்றிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் என்ன

1986 மே 2] [திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்]

செய்கிறார்கள் என்றால், சோழவந்தான் வழியாகச் செல்லாமல் மதுரையிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்குச் சென்று விடுகிறார்கள். இது சம்பந்தமாகப் பலமுறை பல கூட்டங்களைப் போட்டு அவர்களுக்கு வலியுறுத்திச் சொல்லியும், இன்னும் அந்தக் குறையை நிவர்த்தி செய்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே, மதுரையிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கு சோழவந்தான் வழியாகச் செல்வதற்கு உரிமம் பெற்றுள்ள தனியார் மீது தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முக்கியமான நகரங்களில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் ஆகியவைகள் செல்லும் நகர்ப்புறங்களில் ஏற்படுகின்ற போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு, திருச்சி, மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களில் அமைக்கப்பட்டிருப்பதைப் போன்று, பைபாஸ் ரோடுகளை மற்ற பல முக்கியமான நகரங்களிலேயும் விரைவில் அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சோழவந்தானில் உள்ள இரயில்வே நிலையத்திற்குப் பக்கத்தில் ஒரு மேம்பாலத்தை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சோழவந்தான் நகரத்தில் ஏற்படுகின்ற போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு பைபாஸ் சாலையை அமைக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அத்துடன் என்னுடைய நண்பருடைய கோரிக்கையையும் இங்கே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நண்பர்களுடைய கோரிக்கையையெல்லாம் வைத்துக் கொண்டிருந்தால் உங்களுடைய கோரிக்கையை வைக்க முடியாமற் போய்விடும். நண்பர்களுடைய கோரிக்கை என்று எல்லோரும் பேச ஆரம்பித்தால் நேரம் இருக்காது.

திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்: கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், 1980 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னால் பணியிலே அமர்த்தப்பட்டவர்களுக்கு மருத்துவ வசதி கிடைக்காமல் இருக்கிறது. நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. சுந்தரதாஸ் அவர்கள் கேள்வி

[திரு. ஆ. சந்திரசேகரன்]

[1986 மே 2]

கேட்டபொழுதுகூட அமைச்சரவர்கள் மருத்துவ வசதி கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் அங்கே உள்ள நிலைமை என்னவென்றால் இன்னும் மருத்துவ வசதி கிடைக்கவில்லை. ஆகவே, அங்கே மருத்துவ வசதி கிடைப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தென்காசியிலே கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனையில், பேருந்துகள் அதிகமாக இருப்பதால், அந்த இடத்திலே அதிகமாகப் பேருந்துகள் நிற்பதாலே தண்ணீர் வசதியுடன் கூடிய அளவில் சுரண்டையில் பணிமனையைக் கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காட்டுமன்னார்கோவிலுக்கு சென்னையிலிருந்து திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்தை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினரவர்கள் லாரியில் வருவதாகச் சொல்கிறார்கள். இப்பொழுது சிதம்பரம் வரையில் பேருந்து சென்று கொண்டிருக்கிறது. அதைக் காட்டுமன்னார்கோவில் வரையில் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்காக துணைத் தலைவரவர்களுக்கு நன்றியைக் கூறிக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. கே. முத்துவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றைக்கு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட சாலைகளும், பாலங்களும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் போன்ற மானியங்களின் மீது நான் சார்ந்திருக்கின்ற அகில இந்திய ஃபார்வார்ட் பிளாக் கமிட்டியின் சார்பாக ஒரு சில கருத்துக்களை முன் வைக்க விழைகிறேன்.

இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் தான் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சீராகவும் செம்மையாகவும், இலாபகரமாகவும் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. அதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், தமிழகத்தின் முதல்வர் புரட்சிக் தலைவரவர்களும், இப்பொழுது போக்குவரத்துத் துறைக்குப்

1986 மே 2]

[திரு. கே. முத்துவேல்]

பொறுப்பேற்றிருக்கின்ற மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களும் தான் காரணம். ஆகவே, அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கும், அவர்களுடைய குடும்பத்தினர்களுக்கும் பல சலுகைகளை இந்த அரசு அறிவித்திருக்கிறது. ஆனால் அங்கே தற்காலிகமாக வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்கள் இன்னும் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. உடனடியாக அவர்களை நிரந்தரமாக்க வேண்டுமென்று நான் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7-30)

இப்பொழுது 100-வது ஆண்டு தொழிலாளர் தினம் கொண்டாடுகின்ற நாம், பல போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணி புரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்குக் குடியிருப்பு மனைகள் கட்டித் தர வேண்டுமாய் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்திலே இன்று நல்ல மூறையிலே நடைபெறுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில், ஏதாவது ஒரு தாலுகாவிலே பேருந்து ஓடவில்லையென்றால், அது குமுளி தாலுகாவாகத் தான் இருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். ஆகவே, குமுளியை மையமாகக் கொண்டு, அங்குள்ள ஏழை, எளிய, விவசாயப் பேருட்கள் பயன்பெறும் வகையில், ஒரு நகரப் பேருந்து விட வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு, கமுதியிலிருந்து சென்னைக்கு ஓடிக் கொண்டிருந்த திருவள்ளூர் விரைவுப் பேருந்து தற்சமயம் நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. அந்தப் பேருந்தை மீண்டும் ஓட விட வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, திண்டுக்கல்லைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு ராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில், அதிகமான அளவுக்கு பேருந்துகள் இருப்பதால், அதை,

[திரு. கே. முத்துவேல்]

[1986 மே 2]

மூன்றாகப் பிரித்து, உசிலம்பட்டியைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு, தேசியத் தலைவரான தேவர் பெயரை வைக்க வேண்டுமாய் மெத்தப் பணிவோடு நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில்தான் சாலைகள் நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்பட்டு வந்தன. ஆனால், தற்சமயம் பெய்த பெருமழையின் காரணமாக, சாலைகள் எல்லாம் பெரிதும் பாழடைந்திருக்கின்றன. அதிலும், குறிப்பாக, எங்கள் பகுதியிலுள்ள சாலைகள் எல்லாம் போக்குவரத்துக்கு லாயக்கற்ற முறையில் இருக்கின்றன. குறிப்பாக, உடைகுளம்—நத்தம், பரமக்குடி—கீரந்தை, முத்தனேரி—நல்லுக்குறிச்சி போன்ற சாலைகள் மிகவும் இலாயக்கற்ற நிலையில் இருக்கின்றன. அதில்தான் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் தார்ச் சாலைகளாய் மாற்றித் தரவேண்டுமாய் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் பெருநாளி—சூரன்குடிசாலை, பார்ட் டீ ஸ்கீமில் 6 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஆரம்பிக்கப்பட்டது. சுமார் ரூ. 40 இலட்சத்திற்கு மதிப்பீடு போடப்பட்டு, வேலைகள் செய்யப்படாத நிலையில், அந்தச் சாலை போக்குவரத்துக்கு இலாயக்கற்ற நிலைமையில் இருக்கின்றன. ஒரு சில இடங்களில் போதிய பாலங்கள் கிடையாது. கட்டிக் கொண்டு இருக்கிற பாலங்களும் பாதியிலேயே நிறுத்தப்பட்டு உள்ளன. அவற்றையெல்லாம் முடிக்க வேண்டுமாய் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பார்ட் டீ ஸ்கீமில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட கீழ்க்கண்ட சாலைகளில் வேலைகள் எல்லாம் மிகவும் ஆமை வேகத்தில் நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கின்றன. மண்டமாணிக்கம்—வீரசோழம், கீழ்குடி—கழுதி, துத்திநத்தம்—கீழ்குடி, பெருநாள்—கோவிலாங்குளம் ஆகிய சாலைகளின் வேலைகளைத் துரிதப்படுத்த வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதிலும் குறிப்பாக, மண்டமாணிக்கம்—வீரசோழம் சாலைக்குத் தேவைப்படும் நிலங்களை ஆர்ஜிதம் செய்து 5, 6 ஆண்டுகளுக்கு மேல் ஆகியும் அந்த விவசாயிகளுக்கு ஈட்டுத் தொகை போய்ச் சேரவில்லை. நெடுஞ்சாலைத் துறையிடம் கேட்டால், வருவாய்த் துறையிடம் அனுப்பி விட்டோம் என்று கூறுகிறார்கள். ஆகவே விவசாயிகளுக்கு நிலத்திற்குரிய ஈட்டுத் தொகையை வழங்க வேண்டுமாய் நான் மெத்தப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1986 மே 2]

[திரு. கே. முத்து வேல்]

அங்கேயிருக்கின்ற பாலங்கள் எல்லாம் மிகவும் பழுதடைந்து, போக்குவரத்துக்கு இலாயக்கற்ற நிலையில் மோசமாக இருக்கின்றன. குறிப்பாக, பார்த்திபனூர் அபிராமம் கி.மீ. 19/10-ல் பரளையாற்றின் குறுக்கே ஒரு பழைய பாலம் உள்ளது. 3 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு மழை இல்லாத கோடை காலத்தில் தானாகவே அதன் ஒரு கண் இடிந்து விட்டது. அதை அப்படியே மண்ணைப் போட்டு மூடி, அதன் மேல் பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. மேற்படி பாலம் மிகவும் பழமையான, போக்குவரத்துக்கு இலாயக்கற்ற ஆபத்தான பாலமாக இருப்பதால், அதை இடித்துவிட்டு, புதிய பாலம் ஒன்று கட்ட வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்கள் பகுதியிலே, 1,500 மக்கட் தொகைக்கு மேல் உள்ள பல கிராமங்களில் சாலைகள் இல்லை. ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் மூலம், அந்தச் சாலைகளைச் செய்து முடிக்க முடியாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, ஆர். எஸ். இ. ஜி. பி. திட்டத்தின் மூலமாக, நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக, சாலைகளை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதிக்குப் பக்கத்திலிருக்கிற இராமநாதபுரம் தொகுதியில், தோருவனூர், காரேந்தல் கிராமங்களுக்கு இடையில் வைகை ஆறு குறுக்கிடுவதால், அந்த ஆற்றுப் படுகையில் ஒரு பாலம் கட்டித் தர வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்கு மதிப்பீடு தயார் செய்யப்பட்டு, இங்கே அரசுக்கு வந்திருப்பதாகவும் அதனுடைய மதிப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 60 இலட்சம் என்றும் கூறப்பட்டுள்ளது. ஆகவே, அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டி, அந்தப் பகுதியினுடைய நீண்ட நாளைய கோரிக்கையை நிறைவேற்ற வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இராமநாதபுரம் தொகுதியில் கார்குடி கிராமத்திற்கு இடையில் வைகையாறு குறுக்கிடுவதாலே, அங்கே மக்கள் போக்குவரத்துக்குக் கஷ்டப்படுவதாலே, அங்கே பாலம் கட்டுவதற்கு சுமார் ரூ. 40 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் திட்டம் தயார் செய்யப்பட்டு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டிருப்பதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் செய்து முடிக்க வேண்டுமாய்க் கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

[1986 மே 2]

டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்: மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் நிர்வாகம் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலை போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே வைக்க முனைகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

பொதுவாக சாலைப் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் நெடுஞ்சாலை போக்குவரத்திலே சென்னையிலிருந்து மதுரை வந்து செல்கிறோம் என்றால், இங்கிருந்து புறப்படுகின்ற பஸ்ஸானது ஓரிடத்திலே நிற்கும்போது அங்கே லாரிகளும் குவிக்கப்பட்டு, பல பஸ்களும் நிறுத்தப்பட்டு இருப்பதால் அங்கிருக்கின்ற பயணிகள் எந்த பஸ்ஸில் ஏறினோம் எந்த பஸ்ஸில் இறங்கினோம் என்று சரியாக தெரியாமல் திண்டாடுகின்ற நிலை இருக்கிறது. குறைந்தது 100 அல்லது 150 கிலோ மீட்டருக்கு ஒரே இடத்தில் காமனாக போக்குவரத்து கழகத்தால் ஏற்படுத்தப்பட்ட சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் வாகனங்கள் சரியாக நிறுத்தப்பட்டு பயணிகளுக்கு நல்ல வசதிகளையும் செய்து கொடுத்து உதவ வேண்டுமாறு இந்த அரசாங்கத்தை தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இரண்டாவதாக, ஏறக்குறைய பொது உடமையாக்கப்பட்ட 10,000 பயணிகள் பேருந்துகளில் தனியாருடைய 5,000 பேருந்துகளும் ஆக 15,000 பேருந்துகள் இந்த நாட்டிலே இயங்கி வருகின்றன. சுமாராகச் சொல்கிறேன். எங்களுடைய, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே பட்டிதொட்டிகள், குக்கிராமங்கள் போன்ற சிறு சிறு கிராமங்களுக்கும், பஸ்ஸை தெரியாது என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு இருந்த நிலை மாறி, இப்போது பஸ்ஸை நுழைபாத இடங்களில் எல்லாம் மினி பஸ்களை விட்டு இந்தச் சாதனையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதே நேரத்தில் இங்கு எனக்கு முன்பே பேசிய எல்லோரும் நமது போக்குவரத்து கழகத்தைப் பற்றி பெருமையாகவும், அழகாகவும் எடுத்து கூறினார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் எனது பாசத்திற்குரிய சுப்பராயன் அவர்கள் பேசும்போது ஒரு

1986 மே 2] [டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்]

‘க்’ கன்னா வைத்துத்தான் பேசுவார்கள் என்பது நன்றாகத் தெரியும். ‘போற்றுவோர் போற்றட்டும். தூற்றுவோர் தூற்றட்டும்’ என் கடன் பணி செப்து கிடப்பதே’ என்று எங்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அவர்களுடைய பாணியிலே போய் கொண்டிருக்கிறார்கள். மக்கள் அதை போற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மக்கள் அதை ஆதரிக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த மானிய கோரிக்கையை பற்றி நான் விளக்கத் தேவையில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விளக்கம் வேண்டாம். எல்லாம் விளங்கியாகிவிட்டது. எதற்கு போற்றுகிறார் என்பது தெரியவில்லை.

டாக்டர் த. முகம்மது சலீம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு சில குறைபாடுகளை இங்கே எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ்களுக்கும் பொது உடைமையாக்கப்பட்ட பஸ்களுக்கும் ஊடே காம்ப்டிஷன் என்ற முறையிலே 5, 10 நிமிடங்கள் விட்டு விட்டு இவர்கள் விரட்டுவதும், அவர்கள் விரட்டுவதுமாக ஆங்காங்கே ஆக்சிடென்ட்கள் ஏற்படுகின்ற சூழ்நிலை இருப்பதால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் மூலமாக கொள்கிறேன், தகுந்த இடைவெளி விட்டு அந்த டைமிங் என்பதை சீராக அமைத்துக் கொடுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மூன்றாவதாக, எனது தொகுதியைப் பற்றி கூறும்போது கொடைக்கானல் என்பது ஒரு பெரிய நகரியம். அந்த நகரியத்திலே ஊட்டி போன்ற ஜில்லா அங்கு தாலுக்காவாக ஆக்கப்பட்டு, அண்ணா மாவட்டத்தில் ஒரு பிரிவாக இருக்கிறது. அதிலே ராயர்புரம், பெரும்பாள்மலை, அன்னை தெரசா ஸ்தூனிவர்திபுடி போன்ற பல இடங்கள் இருப்பதனால் அங்கு தயவுசெய்து உங்களை தாழ்மையுடன் கெஞ்சி கேட்டுக்

[டாக்டர் த. முகம்மது சலீம்]

[1986 மே 2]

(இரவு 7-40)

பெரிய பஸ்களாக இல்லாமல் சிறிய பஸ்களை முறையாக வருஷம் முழுவதும் விடுவதற்கான ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அங்கே அரசின் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் பேருந்து நிலையம் கட்டப்பட்டிருப்பதன் காரணத்தால் நான் எனது நன்றியை உங்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அடுத்து சாணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தி அதனை அண்ணா மாவட்டத்தின் தலைநகரான திண்டுக்கலில் அமைத்திருப்பதால் எனது நன்றியைக் கூறிக் கொண்டு முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், தீர்வாகம், சாலைகளும் பாலங்களும், கப்பல் போக்குவரத்து மூலதனச் செலவு குறித்த மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது எனது கருத்தைத் தெரியப்படுத்திக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து என்பது ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், தொழில் வளர்ச்சி, சமுதாய வளர்ச்சி, கல்வி வளர்ச்சி, நாகரீக வளர்ச்சி, அறிவு வளர்ச்சி, உலக அனுபவங்களை, நாட்டின் நடப்புகளைத் தெரிந்து கொள்ளுதல் போன்றவற்றுக்கான முக்கியமான தொடர்புச் சாதனமாகும்.

நான் மேலே கூறிய கருத்துக்களுக்கு முக்கிய தொடர்பு உடையது சாலைப் போக்குவரத்தும் பாலங்களுமாகும். சாலைகளைப் பொறுத்தமட்டில் திருவாடானை தொகுதியில் உள்ள கண்ணங்குடி ஒன்றியம், தேவகோட்டை ஒன்றியம், திருவாடானை ஒன்றியம் ஆகியவை மிகவும் பின்தங்கிய நிலைமையில் உள்ளன. பஸ்ஸையே பார்க்காத ஊர்கள் கூட இன்னும் இருந்து கொண்டு இருக்கின்றன. பெரும் பகுதியான கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலை இன்னும் போதுமான அளவுக்கு இல்லாத நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

1986 மே 2] [திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

எனது தொகுதியில் உள்ள கண்ணங்குடி, தேவகோட்டை, திருவாடானை ஆகிய ஒன்றியங்களில் இரண்டு, மூன்று பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. எனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட கோரிக்கைகளைப் பரிவோடு பரிசீலனை செய்து விரைவில் நிறைவேற்றித் தர கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி நிறைவேற்றித் தருகின்ற செயல் திட்டங்களை எங்களுக்கு முன்கூட்டியே தெரியப்படுத்த வேண்டும். குறிப்பாக நகரப் பேருந்து நகரங்களில் இருந்து விடப்படுகின்றன. இந்தப் பேருந்துகளுக்குக் குறிப்பிட்ட கிலோ மீட்டர் என்று மட்டும் வைத்திருக்கிறார்கள். இதனால் அடுத்த சில ஊர்களுக்குப் பஸ்கள் செல்ல முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. எனவே இந்த அரசு, ஜனத்தொகை அதிகம் உள்ள கிராமங்களை எடுத்து அல்லது மேஜர் பஞ்சாயத்தை மையமாக வைத்து அல்லது ஒன்றியங்களில் மையமாக உள்ள இடங்களைத் தேர்வு செய்து, கிராமப் பேருந்து என்ற அளவில் ஆரம்பித்து எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ்கள் செல்லுவதற்கான முறையை ஏற்படுத்த வேண்டும். இப்படிச் செய்தால்தான் கிராமங்களுக்கு முழுமையாக பஸ்கள் செல்லுவதற்கான வாய்ப்புகள் ஏற்படும். இப்படிச் செய்கின்றபொழுது திருவாடானை ஒன்றியத்திற்குத் திருவாடானையை மையமாகவும், கண்ணங்குடி ஒன்றியத்திற்கு கண்ணங்குடியை மையமாகவும் வைத்து பஸ்கள் விடுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்து தர வண்டும்.

கிராமங்களுக்கு மினி பஸ்களை அதிகப்படுத்தி கிராம மக்களுக்கு வசதியை அதிகரித்துக் கொடுக்க வேண்டும். கண்ணங்குடி ஊராட்சி ஒன்றியத்தைப் பொறுத்தவரையில் பஸ் தேவைப்படுகின்ற ஊர்களைப் பொறுத்தவரையில் கீழ்க்கண்டவாறு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சிறுவாச்சி டி கப்பலூர் தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் செல்ல வசதி செய்ய வேண்டும். கப்பலூரில் இருந்து ஏம்பல் வரை தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் விடுதல் வேண்டும். கண்ணங்குடி டி கரூர் வரை தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் விடுதல் வேண்டும். இடையிலே தேனாரில் பாலம் கட்டப்பட வேண்டும். பாலம் கட்டுவதற்காக 50 இலட்சத்திற்கு எலம் விடப்பட்டது. ஆனால்

[திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

[1986 மே 2]

அதை நிறுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பாலத்தில் மாற்றம் செய்து இருப்பதாக அறிகிறேன். எனவே முதலில் போட்ட பிளான்படியே பாலம் கட்ட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இந்தப் பாலம் கட்ட தாமதம் ஆனாலும் கூட பஸ் விட தகுதியான சாலையாக மாற்றி பஸ் விட வேண்டும். இதனால் கிட்டத்தட்ட 16 கிராமங்களும் 10 ஆயிரம் மக்களும் பயனடைய வாய்ப்பு உள்ளது. தேவகோட்டையிலிருந்து வெங்களுர் வழியாக ஏம்பல் வரை தார்ச் சாலை அமைத்து பஸ் விட வேண்டும்.

தேனாற்றில் கட்டப்பட்டு வரும் பாலத்தைப் பொறுத்த வரையில் வேலைகள் பாதியிலேயே நிறுத்தி வைக்கப் பெற்று இருக்கின்றன. இந்தப் பாலத்தை விரைவில் கட்டி முடிக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். தேவகோட்டையிலிருந்து உஞ்சளை வரையில் தார்ச் சாலை அமைக்க வேண்டும். கண்ணங்குடி சாலையிலிருந்து கண்டமங்களம் வழியாக தோளப்பூருக்குத் தார்ச் சாலை அமைத்துத்தர வேண்டும்.

தேவகோட்டை ஒன்றியத்தில் தேவகோட்டை—சருகனி ரோட்டிலிருந்து தளக்கவயல், நாகனி வழியாக மூப்பையூர் வரை கிராவல் மெட்டல் பரப்பி பஸ் விடுதல் வேண்டும். 15 கிலோ மீட்டர் தூரம் வரையில் சாலை அமைக்க வேண்டி இருக்கிறது. இதனால் தளக்காவயல், மானம்புவயல், செபஸ்தியார் பட்டணம், மஞ்சனி, கார்மாங்குடி, பனங்குளம், விளங்காட்டூர், வென்னியூர், வெட்டிவில்ல், மூப்பையூர் மற்றும் பல கிராமங்கள் இதனால் பயனடைகின்றன. இந்த சாலையைப் பற்றி சிவகங்கை, ம.இ. அவர்களிடத்திலே பலமுறை சொல்லியும் இன்னும் அது கவனிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. எனவே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேவகோட்டையில் இருந்து தானிச்சாலூரணி வழியாக கண்டதேவிக்கு செல்லும் சாலை 1 கிலோ மீட்டர் தான் இருக்கிறது. அதிலே கிட்டத்தட்ட ஒரு நாளைக்கு 10 பஸ்கள் செல்லுகின்றன. மழைக் காலங்களில் அந்தச் சாலை தார் போடப்படாததால் போக்குவரத்து பாதிக்கப்பட்டு தடைப்

1986 மே 2] [திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

படுகிறது. ஆகவே அந்தச் சாலைக்கு தார் போட்டுக் கொடுத்து பஸ் போக்குவரத்திற்கு தடையின்றி உதவுமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேவகோட்டை பழைய சருகனி ரோட்டில் இருந்து மாரிச்சான்பட்டி பணசமக்கோட்டை, கீழ்வயல், திருமணவயல் ஆகிய ஊர்களுக்கு செல்ல சருகனி சாலையோடு இணைக்க விருகுழி ஆற்றில் நடைபாதை பாலம் ஒன்று கட்டித் தர வேண்டும் எனக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதனால் மற்றப் பகுதிகளில் அதாவது கிட்டத்தட்ட 30 ஊர்களில் இருந்து வருகின்ற மக்கள் பயனடைவார்கள். இதனால் கிட்டத்தட்ட 10 கிலோ மீட்டர் மிச்சப்படுகிறது. சம்பந்தப்பட்ட ஆற்றிலும் நிறைய கண்மாய்கள் இருக்கின்றன. அதில் சருகனி ரோட்டிற்கும், ஆற்றுக்கும் இடையில் கைகுடி கண்மாய், குவிக்கால் போன்றவை இருக்கின்றன. அதில் கூட சிறிய பாலம் ஒன்று கட்டித் தர வேண்டும். அந்தப் பாலம் கட்டப்படாத காரணத்தால் வருடா வருடம் வயல்கள் பஞ்சப்பட்டு போகின்றன. எனவே அவசர அவசியமாகக் கருதி இந்தப் பாலத்தைக் கட்டித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேவகோட்டை கல்லல் டவுன் பஸ் கல்லங்குடி உள்பகுதி வரை சென்று திரும்ப வேண்டும். தேவகோட்டை வேப்பங்குளம் வரை வந்து போகும் எம்.பி.டி.சி. பஸ் வேலாயுதப் பட்டணம் வரை சென்று வர வேண்டும். அதேபோல தேவகோட்டை—சிறுநல்லூர் பஸ்ஸை பிடாரனேந்தல் வரை நீட்டித்துக் கொடுக்க வேண்டும். அதனால் கிட்டத்தட்ட 5 ஆயிரம் மக்கள் பயனடைவார்கள். திருவாடானை ஒன்றியத்தில் எம்.பி.டி.சி.யின் துணை டிப்போ ஒன்றை அமைத்துத் தர வேண்டும். அத்தோடு கீழ்க்கண்ட ஊர்களுக்கு திருவாடானையை மையமாக வைத்து டவுன் பஸ் விடுவதற்கு ஆவன செய்து தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருவாடானை—தலிர்மருங்கூர் வழி தினையத்தூர்.

திருவாடானை—கள்ளங்குடி வழி சுக்குடி நீர்குன்றம்.

டி. வி. கே.—டி. நாகனி வழி ஓரீக்கோட்டை திருவாடானை.

திருவாடானை—திருவெற்றியூர் வழி ஆகியூர்.

[திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

[1986 மே 2]

திருவாடாணை—திருவெற்றியூர் வழி காடாங்குடி.

திருவாடாணை—காரங்காடு வழி தொண்டிபுதுப்பட்டினம்.

திருவாடாணை—சிறுகம்பையூர் வழி வெள்ளையகரம்.

தேவகோட்டைக்கு இராமநாதபுரத்தில் இருந்து இரவு 7.30 மணிக்கு மேல், 8.30 மற்றும் 9.30 மணிக்கும் பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும். அத்துடன் பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டத்திற்கு சிவகெங்கை தலைமையிடமாக வைக்கப்பட்டிருப்பதனால் எல்லா நகரங்களில் இருந்தும் இரவு 10 மணிக்கு பஸ்கள் விடப்பட வேண்டும் என்பது மிக மிக அவசியமாகிறது. அதிலும் குறிப்பாக தேவகோட்டையில் இருந்து சிவகெங்கைக்கு இரவு 7.30, 8.30, 9.30 மற்றும் 10 மணி அளவில் பஸ்கள் கட்டாயமாக விடப்படுதல் வேண்டும். அதேபோல் சிவகெங்கையில் இருந்து தேவகோட்டைக்கு இரவு 7.30, 8.30, 9.30 மற்றும் பத்து மணிக்கு பஸ்கள் அவசியம் விடப்பட வேண்டும்.

தேவகோட்டையில் இருந்து சென்னைக்கு திருவள்ளூர் சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ் ஒன்று விடப்பட வேண்டும் அல்லது மருது பாண்டியர் பஸ் ஒன்றையாவது விட வேண்டும்.

அடுத்து சென்னை இராமேஸ்வரம் செல்லும் டீலக்ஸ் பஸ்ஸின் புஷ் பேக் இயங்குவது இல்லை. நல்ல வசதி எதுவும் கிடையாது. வண்டி செல்லுகின்றபோது சலசல என்று ஒருவகை சத்தம் காதுகளையே செவிடாக்கிவிடுவது போல் வருகின்றது. அப்படி சத்தம் வராமல் இருக்க தடுப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். இராமநாதபுரம் வழியாக தேவகோட்டையில் இருந்து சேலத்திற்கு சென்று கொண்டிருந்த திருவள்ளூர் பஸ் தற்போது நிறுத்தப் பட்டுள்ளது. அதை மீண்டும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தாக வேண்டும். அல்லது தேவகோட்டையிலிருந்து சேலத்திற்கு விட வேண்டும்.

அடுத்து தொண்டி நகரம், இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் உள்ள திருவாடாணை வட்டத்தில் உள்ளது. அது முற்காலத்தில் மிகவும் புகழ் பெற்ற துறைமுகமாக விளங்கியது. சென்னையை அடுத்து கிழக்கு கடற்கரையில் நாகப்பட்டினத்திற்கும்

1986 மே 2] [திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

இராமேஸ்வரத்திற்கும் இடையில் வேறு துறைமுகமே கிடையாதாகையால் தொண்டியை ஒரு துறைமுகமாக விரைவில் மாற்ற ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் தொழில் துறையில் பின்தங்கிய பகுதியாக இருக்கக் கூடிய அப்பகுதியில் சமூக பொருளாதார முன்னேற்றங்கள் ஏற்படக் கூடும்.

குறிப்பாக அப்பகுதியில் மீனவர்கள் சமுதாயம் அதிகமாதலால் அம்மீனவர்களின் வாழ்க்கை முன்னேற்றம் அடையவும், மீன் இரால் பதவிடும் தொழிற்சாலை ஒன்றை ஏற்படுத்த முடியும். இரால் ஏற்றுமதி செய்யவும் வசதி ஏற்படும். அத்தோடு தொண்டி துறைமுகமாக மாற்றப்பட்டு, அங்கே கப்பல் போக்குவரத்தும் துவங்கப்பட்டால், கீழ்க்கண்ட பொருளாதார முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட ஏதுவாகும்.

வட்டாணம், திர்த்தாண்டதானம், முதலில் சிற்றூர்களில் சிறிய அளவில் நடந்து வரும் உப்பளத் தொழிலை தூத்துக்குடி அளவிற்கு மாற்றலாம்; அத்தோடு எஸ்.பி. பட்டணத்திலிருந்து திருப்பாலக்குடி வரை விரிவும் படுத்தலாம்.

அத்தோடு அமையவிருக்கும் இந்த தொண்டி துறைமுகம் சென்னைக்கும் தூத்துக்குடிக்கும் இணைப்புச் சங்கிலியாக அமைந்து, அவ்விரண்டு பேரிய துறைமுகங்களுக்கும் துணை துறைமுகமாக செயல்படும்.

தொண்டிக்கு அருகே தூத்துக்குடியில் அமைந்திருக்கும் 'ஸ்பிக்' நிறுவனம் போன்ற பேரிய உரத் தொழிற்சாலையையும் அமைக்கலாம்; அத்தோடு தொண்டி துறைமுகமாக மாறுமே யானால், அதில் கப்பல் போக்குவரத்தும் துவங்கினால், பல பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யவும், தொழிற்சாலைகள், சிறு தொழில்கள், மீன்பிடித் தொழில், கடற்படை தளம் போன்ற பலவும் ஏற்பட்டு, வேலை வாய்ப்பு இன்றி இருக்கும் மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்க பெரிதும் ஏதுவாகும். இதுபோன்ற எத்தனையோ நனமைகளும் வசதிகளும் பெருக வாய்ப்பு இருக்கிறது.

அடுத்து பல்களை ஒழுங்காக பராமரிக்க வேண்டுமென்றால் சாலைகளை முதலில் நன்கு பராமரிக்க வேண்டும். போக்குவரத்து கழகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள் இறந்தால் இப்போது உதவித் தொகை 10 ஆயிரம் மட்டும் தான் கொடுக்கப்

[திரு. கா. சொர்ணலிங்கம்]

[1986 மே 2]

படுகிறது. அதனை 20 ஆயிரமாக அரசு ஊழியர்களுக்கு உள்ளது போல் கொடுக்க வேண்டும். அத்தோடு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓடும் பஸ்களுக்கு தேவையான சிறு சிறு உதிரி பாகங்களை எல்லாம், அந்தந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களே தயார் செய்ய வேண்டும். அப்போதுதான் பலருக்கும் வேலை வாய்ப்பு அளிக்க முடியும். தரமான பொருள்களாகவும் தயாரிக்க முடியும். சில இடங்களில் சில நிமிடங்கள் பொறுமையாகச் செல்லாத காரணத்தினால் ஏற்படுகின்ற விபத்தின் விளைவுகளை நினைவுபடுத்துகின்ற வகையில் விபத்து நடந்த நிகழ்ச்சியினை படம் பிடித்து டிரைவர்கள் இருக்கைக்கு முன்பு மாட்டி வைக்கலாம். அதேபோன்று எல்லா போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான சம்பள விதிகம், போனஸ், சட்ட திட்டங்கள் போன்றவைகளை அகில இந்திய அளவிலே ஒன்றாக அமைக்க அமைச்சர் அவர்கள் துரித நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7-50)

இராமநாதபுரத்திலிருந்து திருச்சி வருகின்ற எல்.எஸ்.எஸ். பஸ்கள் பள்ளி மாணவர்கள் வசதிக்காக தேவிப்பட்டணம், சோழந்தூர், நாரல், ஆர்.எஸ். மங்களம் ஆகிய இடங்களில் நிற்க வேண்டும். நிற்க வேண்டிய பஸ்கள் காலை 6-10, 8-15, 9-45, 11-30-க்கு வருகின்ற பஸ்கள் ஆகும்.

நகரங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகள் சரியான நேரங்களுக்குப் புறப்படுவது இல்லை. நங்கள் செளகரியங்களுக்கு ஏற்ப புறப்படுகிறார்கள். இதை ஒழுங்குப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலை செய்து ஓய்வு பெற்றவர்களின் குழந்தைகள் பல ஆண்டுகள் கழித்து வேலை வாய்ப்பைத் தேடி வந்தால் அவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுக்க வேண்டும். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

* திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது நான் சார்ந்துள்ள காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் ஒருசில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையில் நம்முடைய அண்ணா திராவிட

1986 மே 2]

[திரு. ஆர். செங்கசாமி]

முன்னேற்றக் கழக அரசு ஜில்லாவாரியாக படிப்படியாக தேசியமயமாக்குவோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைச் செய்தீர்களா? செய்ய முயற்சித்தீர்களா என்றால், சென்ற 10 ஆண்டு காலமாக எந்த முயற்சியும் அதற்காகச் செய்யவில்லை. மேற்கொண்டு கேட்டால் இப்போது பெர்மிட் இல்லை என்று கூறுகிறார்கள். வாஸ்தவம் தான். ஆனால் Variation, Extension என்ற பெயரில் தனியார் துறைக்கு அதிக பஸ்கள் விடுகிறார்கள். இரண்டு சிங்கின்கள் என்றால் நான்கு சிங்கின்களாக மாற்றுகிறார்கள். நான்கு என்றால் எட்டாக மாற்றுகிறார்கள். ஆகவே தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை மறைமுகமாக எதிர்க்கப்படுகிறது. இதைக் கவனித்துக் கொண்டதான் இருக்கிறீர்கள் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். காரணம் கேட்டால் சுப்ரீம் கோர்ட்டில் கேஸ் இருந்தது, ஆகவே செய்யவில்லையென்று சொல்வீர்கள். இப்போது அந்த கேஸ் முடிந்துவிட்டது. ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிற போது தேசியமயமாக்குவதில் உங்களுடைய கொள்கை என்னவென்பதையும் ஜில்லா வாரியாக படிப்படியாக செய்யப்படுமென்பது நடைமுறைக்கு வருமா என்பதையும் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம்முடைய 13 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இப்போது 14 ஆகியிருக்கின்றன. இந்த 13 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் சென்ற ஆண்டு ஓரளவிற்கு இலாபம் ஈட்டியுள்ளன என்பதை நான் ஒப்புக் கொள்கிறேன். ஆனால் எந்த அளவிற்கு இலாபம் ஈட்டி இருக்கின்றன? தனியார் துறையில் தனியார் முதலாளிகள் பஸ் ஒன்றிற்கு, ஆண்டு ஒன்றிற்கு இரண்டு லட்சம் ரூபாய் நிகர இலாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள். உங்களைப் பொறுத்த வரையில் நீங்கள், ஓவர்-ஹெட் எக்ஸ்பென்சஸ் இருக்கின்றன, போது மக்களுக்கு நன்மை செய்கிறோம் என்று சொல்வீர்கள். அதற்காக ஒரு லட்சம் ரூபாய் குறைத்துக் கொள்ளுங்கள். பஸ் ஒன்றுக்கு, ஆண்டு ஒன்றுக்கு லட்ச ரூபாய் நிகர லாபம் வரவேண்டும். பஸ் ஒன்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 250 ரூபாய் ஈட்ட வேண்டும். நீங்கள் இந்த அளவிற்கு ஈட்டி இருக்கிறீர்களா? இல்லையென்றால் ஏன் ஈட்டவில்லை?

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

[1986 மே-2]

அடுத்து காஸ்ட் ஆப் புரடக்ஷனைப் பொறுத்தவரையில் யூனிட் புரடக்ஷன் ஒவ்வொரு கழகத்திற்கும் ஒரு மாதிரியாக இருக்கிறது.

It varies from Corporation to Corporation எதற்காக மாற வேண்டும். இன்றைக்கு செய்கிற எல்லா வேலையும் கழகங்களுக்கிடையே ஒன்றாகத் தான் இருக்கிறது. அப்படியிருக்கிற போது கழகத்திற்கு கழகம் இந்த காஸ்டிலே மாறுபாடு ஏன் இருக்க வேண்டுமென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது அவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சம்பளம் மிகவும் குறைவு. இந்திய அரசு ஸ்டான்டிங் லேபர் கமிட்டி நிர்ணயித்த நார்ம்ஸ்படி கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் அப்படி கொடுக்கப்பட வில்லை. ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு ட்ரைவர் 30 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கும் போது பஞ்சாலைத் தொழிலாளி 11 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கினார். 11 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கிய பஞ்சாலைத் தொழிலாளர் இன்றைக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 1,200 ரூபாய் வாங்குகிறார். ஆனால் அன்றைக்கு 30 ரூபாய் வாங்கிய ட்ரைவர் இன்றைக்கு மாதம் 700 ரூபாய்தான் வாங்குகிறார். அந்த அளவிற்கு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஊழியர்களுக்கு சம்பளம் குறைவாக இருக்கிறது. ஊதிய ஒப்பந்தம் இப்போது முடியப் போகிறது. ஆகவே வருகிற ஒப்பந்தத்தில் இந்த நிலைமைகளை கருத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு எடுத்துக்கொண்டால் சிமென்ட், சர்க்கரை, இன்ஜினியரிங், பஞ்சாலை இப்படி எல்லா தொழிலாளர்களுக்கும் சேர்ந்து மினிமம் வேஜஸ் 1,000 ரூபாய்க்கு மேல் கொடுக்கிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நாம் 700 ரூபாய் தான் தருகிறோம். ஆகவே 700 ரூபாய் என்றிருப்பதை உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பஞ்சப்படி — டி.ஏ. இந்தப் பஞ்சப்படியைப் பொறுத்தவரையில் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதாவது தொழிற்சங்கத்திற்கும் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டு உள்ளது. அந்த ஒப்பந்தப்படி டி.ஏ. கொடுக்க வேண்டும். அந்த ஒப்பந்தம் மிகவும் கிளியராக இருக்கிறது.

1986 மே 2]

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

The agreement is clear. The agreement says that only the rate of D.A. will be revised. என்றுதான் அந்த ஒப்பந்தம் கூறுகிறது. எனவே மத்திய அரசினுடைய டி.ஏ. கமிட்டிப்படி அந்த டி.ஏ. வில் உள்ள ஏற்றத்தாழ்வை சரி செய்ய வேண்டும். அதற்குப் பதிலாக புள்ளியை மாற்றி உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். எனவே அந்த ஒப்பந்தப்படி 437 புள்ளிக்கு மேலே ஒவ்வொரு புள்ளிக்கும் நீங்கள் 1.65 கொடுக்க வேண்டும். அதைக் கொடுக்காதது தவறு. இதை நான் ஏற்கனவே சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறேன். எனவே அந்த ஒப்பந்தத்தை அமுல்படுத்த வேண்டும், அதை மதிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ள பிரியப்படுகிறேன்.

அதுபோக, பேட்டா பிரச்சனை இன்றைக்கு மிக முக்கியமான பிரச்சனையாக இருந்து வருகிறது. இந்த பேட்டாவைப் பொறுத்தவரையில் 1947 ஆம் ஆண்டிலே, வெங்கட்டராமய்யாவின் Court of enquiry என்ற ஒரு கமிட்டி ஏற்படுத்தினார்கள். அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பேட்டா என்பது to defray the expenses of the workers incurred outside home என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த சிபாரிசுப்படி. அன்றைக்கே ஒரு நாள் ஒன்றுக்கு இரண்டு ரூபாய் பேட்டா சிபாரிசு செய்தார்கள். அன்றைக்கே, 1947-லே, இன்றைக்கு நாம் 1986-லே உட்கார்ந்து கொண்டு இருக்கிறோம். விலைவாசிப் புள்ளி 1947 ஆம் ஆண்டு அடிப்படையில் எடுத்துக் கொண்டால் இன்று 700 புள்ளி வந்து விட்டது. எனவே அதை அடிப்படையாகக் கொண்டால் கூட 14 ரூபாய் பேட்டா தர வேண்டும். நாம் தருவது பேட்டாவே கிடையாது. இன்சென்டிவ் என்ற முறையிலே வசூலுக்கு நாம் அதை லிங்க் பண்ணி பணம் கொடுக்கிறோம். எனவே இதை மாற்றி அரசாங்கமானது பிக்ஸ்ஸட் பேட்டா என்ற முறையிலே 10 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். 10 ரூபாய்க்கு மேலே வசூலை லிங்க் பண்ணி இன்சென்டிவ் கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதுபோக Supervisory staff, Technical staff-களுடைய சூறைகள் எல்லாம் ஏராளமாக இருந்து வருகின்றன. அதையும் கவனிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

[1986 மே 2]

மேற்கொண்டு அரசானது 10 ஆண்டுகளுக்கு மேல் சர்வீஸ் இருந்தால், வாட்ச் கொடுப்பதாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். இப்படி வாட்ச் கொடுப்பது என்பது கிடையாது. ஏதோ ஒருசில இடங்களில் இந்த வேலைக்காரர்களுக்காக வேண்டி வாட்ச் கொடுத்தார்கள். எனவே 10 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக சர்வீஸ் போட்ட எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் வாட்ச் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக கண்ணாடிகள் தருவதாக சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் கண்ணாடியே தருவது கிடையாது. எனவே அதையும் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மொத்தமாக இன்றைக்கு தொழிலாளர்கள் விரும்புவது பென்சன் திட்டம். அதை அரசாங்கம் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நான் பிரியப்படுகிறேன்.

இதுபோக, இன்றைக்கு மருத்துவ வசதிக்காக கோவை, மதுரை, சென்னை போன்ற இடங்களில் ஆஸ்பத்திரிகள் கட்ட வேண்டும். அப்போதுதான் மருத்துவ வசதி செய்து தர முடியும்.

அடுத்தபடியாக ஓ.டி. இந்த ஓ.டி.-யைப் பொறுத்தவரையிலும் நான் சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால், இன்றைக்கு ஓ.டி. என்ற பெயராலே ஆயிரக்கணக்கான அண்ணா தி.மு.க. தோழர்கள் வேலை செய்யாமல் இருக்கிறார்கள். ஆயிரம் பேர்கள் வேலை செய்யவில்லை என்றால், மாதம் ஒன்றுக்கு ஒருவருக்கு ஆயிரம் ரூபாய் சம்பளம் என்றால், மாதத்திற்கு என்ன ஆச்சு, வருடத்திற்கு என்ன ஆச்சு என்று கணக்குப் போட்டுப் பாருங்கள், லட்சக்கணக்கிலே வரும். எனவே இந்தமாதிரி கணக்கு வழக்கு இல்லாமல் இருக்கிறது. இது யாருக்கும் தெரியாது. மந்திரிக்கும் தெரியாது. எம்.டி.க்கும் தெரியாது. அங்கே உள்ள யாருக்கும் தெரியாது. எனவே அந்த முறையிலே ஓ.டி. என்ற பெயராலே, இன்றைக்கு அண்ணா தி.மு.க. தோழர்கள் வேலை செய்யாமல் இருந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள். சொல்லப் போனால் They should be loyal and model workers. வேலை செய்வதை விட்டு விட்டு, சுத்துவது நல்லதல்ல என்பதை நான் சொல்லிக் கொள்ள பிரியப்படுகிறேன். எனவே இந்த ஓ.டி. கொடுப்

1986 மே 2]

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

பதானது தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே பெரிய கொந்தளிப்பை ஏற்படுத்தி உள்ளது. இது என்ன ஆகும் என்று சொல்ல முடியாது. இதைப்பற்றி நான் கடந்த வருடம் கூட சொல்லியிருக்கிறேன். எனவே மந்திரி அவர்கள் இது விஷயமாக ஒரு ஒழுங்கைக் கொண்டு வரவேண்டும். ஏதோ சங்கத்தினுடைய தலைவர்கள் என்று சொன்னால், அவர்களுக்குத் தரலாம், அதை விட்டுவிட்டு, அவர்கள் எல்லோருக்குமே, சங்கத்தில் உள்ள அத்தனை பேர்களுக்கும் தருவது முறையாகாது. தற்போது ஏ.டி.எம். கேவிலே 3 குரூப் இருக்கிறது. இந்த மூன்று குரூப்புகளுக்கும் தருகிறார்கள். இது நியாயமா? எம்.டி.யைக் கேட்டால் எனக்குத் தெரியாது என்று சொல்கிறார். ஆகவே இந்த விஷயத்திலே அரசாங்கமானது ஒரு முடிவு எடுக்க வேண்டும். தொழிற்சங்கத் தலைவர்களுக்கு கொடுங்கள். அதை வேண்டாம் என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் கண்டவர்கள் எல்லாம் வாங்கிக் கொண்டு போகிறார்கள். எனவே அது தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே பெரிய கொந்தளிப்பை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக போஸ்டிங்ஸ். ரூட் போஸ்டிங்கிலே பெரிய ஊழல் நடக்கிறது. சில ரூட்டுகளில் நிறைய லாபம் வரும், இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. சில பிரான்ச் மேனேஜர்கள் சொல்கிறார்கள், 10 சதவிகிதம் எனக்குக் கொடுத்து விடுங்கள் என்று. போஸ்டிங் போட்டால், 10 பர்சென்ட் கொடுத்துவிட வேண்டுமாம், கோட்டா கொடுத்துவிட வேண்டுமாம். இது என்ன நியாயம் என்று தெரியவில்லை. எனவே போஸ்டிங்கைப் பொறுத்வரையிலும் ஒன்று on the basis of seniority அல்லது ரொட்டேசனில் போட்டு விடுங்கள். அப்போதுதான் சரியாக வரும்.

(இரவு 8-00)

அடுத்தபடியாக, பொதுவாக நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புவது எல்லாம், எல்லாச் சமூகங்களிலும் ஊழல் இருப்பதாக ரிப்போர்ட் பண்ணுகிறார்கள். எனவே மந்திரி அவர்களும் இந்த அரசும் இந்த விஷயத்தில் மெத்தனமாக இல்லாமல் கவனமாக இருந்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். சோழன் போக்குவரத்து பற்றியும் சொன்னார்கள். அதை நான் சொல்ல விரும்பவில்லை.

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

[1986 மே 2]

அவர்களெல்லாம் எனக்கு வேண்டியவர்கள். அந்த முறையிலே புகார்கள் வந்திருந்தால் அரசாங்கம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளப் பிரியப்படுகிறேன்.

கோயில்பட்டியைப் பொறுத்தமட்டில் அங்கே தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகள் ஜாஸ்தி இருக்கின்றன. கிராமங்களிலிருந்து ஜனங்கள் நிறைய வரவேண்டி இருக்கிறது. ஆகவே கிராமங்களுக்கு பஸ்களை அதிகம் விடவேண்டுமென்று கேட்க பிரியப்படுகிறேன். கோயில்பட்டி டௌனைப் பொறுத்தமட்டிலும் சிட்டி பஸ்களை விடவில்லை. சிட்டி பஸ்களை விடும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். பஸ் போக்குவரத்து எங்கெல்லாம் இருக்கிறதோ அங்கெல்லாம் தார்போடு போடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருவேங்கடத்திற்கும் ஆவுடையாபுரத்திற்கும் மத்தியில் ஒரு பெரிய ஆறு ஓடுகின்றது. அந்த ஆற்றிலே ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள பிரியப்படுகிறேன்.

பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனைப் பொறுத்தமட்டில் நான் ஒன்றைக் கூற விரும்புகிறேன். இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கி யிருக்கிறார்கள். இரண்டு கப்பல்களும் லாஸிலே (loss) ஓர்க் பண்ணுகிறது. ஏன் லாஸிலே ஓர்க் பண்ணுகிறது என்று நீங்கள் ஆராய்ச்சி பண்ணவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ரெக்ரூட்மென்ட் பண்ணுவதிலே நிறைய ஊழல்கள் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அங்கே ஐ.என்.டி.யூ.சி. என்ற அங்கீகாரம் பெற்ற யூனியன் இருக்கிறது. அதை மாற்றி இன்றைக்கு புதிய சங்கத்தை அங்கீகரித்திருக்கிறார்கள். ஐ.என்.டி.யூ.சி யினர் பெருவாரியாக உள்ளனர் என்பதை நிரூபிக்க நாங்கள் காத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ரகசிய ஓட்டு அல்லது ஆட்களைக் கொண்டு வரவேண்டுமா, அல்லது ஸ்டிரைக் பண்ணி கார்ப்பிக்க வேண்டுமா, நாங்கள் ரெடியாக காத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். எனவே இந்த 1 மாதத்திற்குள்ளாக நீங்கள் இதில் ஒரு முடிவு செய்யாவிட்டால் அந்த 2 கப்பல்களும் ஓடாது. அந்தமாதிரியான நிலைமைதான் ஏற்படும் என்று நான் சொல்ல பிரியப்படுகிறேன்.

1986 மே 2]

[திரு. ஆர். ரெங்கசாமி]

மேலும் அங்கேயுள்ள National Union of Sea Farcars of India என்ற ஐ.என்.டி.யூ.சி. சங்கத்தை அங்கீகாரம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேற்கொண்டு, சிங்கப்பூர், கொழும்பு, பம்பாய், கொச்சின் போன்ற இடங்களுக்கு தட்முடைய தமிழ்நாடு அரசே விப்பிங்கார்ப்பரேஷன் மூலமாக பாஷஞ்சர் விப்புகள் கிடலாம்.

ஆட்டோரிக்ஷாக்களை வழங்குவதில், டிசம்பர் மாத கோட்டாவே இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை. அதை உடனே கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆத்தூரில் ஒரு வாகன வட்டார அலுவலகம் வேண்டுமென்று சென்ற வருடமே நான் சொல்லியிருந்தேன். அதையும் அமைத்துத்தருமாறு கேட்டுக்கொள்ள பிரியப்படுகிறேன்.

கோயம்புத்தூர்-டு-ளாவாடிக்கு ஒரு திருவள்ளூர் போக்கு வரத்துக் கழகத்தினுடைய பஸ்களை விடும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல கட்டபொம்மன் தூக்கிலிடப்பட்ட கயத்தாறு என்ற ஊருக்கு ஒரு டெப்போ கேட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ஊர் திருநெல்வேலிக்கும் கோயில்பட்டிக்கும் ஒரு சென்ட்டரான ஊர். அந்த ஊரில் டெப்போ வைக்கும்படி நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் லாபம் குறைவாக இருப்பதால், அதற்கான காரணங்களை ஆராய ஒரு கமிட்டியை அரசு அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே 16 உறுப்பினர்கள் இந்த மாலியக் கோரிக்கைகள்மீது தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை இங்கே சொல்லி இருக்கிறார்கள். எல்லோருமே ஏறத்தாழ பாராட்டுதலை தெரிவித்துவிட்ட காரணத்தாலே, ஆங்காங்கே சில ஆலோசனைகளையும் சொல்லியிருக்கின்ற காரணத்தால் அதிக நேரம் பேசி உங்களை சோதிக்க வேண்டாமென்று நான் கருதுகிறேன். பேச ஆரம்பிப்பதற்கு முன்பே எவ்வளவு நேரத்திலே முடிப்பீர்கள் என்று என்னிடத்தில் கேட்டிருக்கிறார்கள். எனவே எவ்வளவு விரைவாக முடிக்க முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக நான் முடித்துவிடுகிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

179 வெட்டுத் தீர்மானங்களை இதிலே கொடுத்திருக்கிறார்கள் இதிலே ஒவ்வொன்றையும் தெளிவாகச் சொல்லமுடியாது என்றாலும் ஒட்டுமொத்தமாக நகரப் பேருந்து விடவேண்டுமென்றும், சாலைகள் நன்றாகப் பராமரிக்கப்பட வேண்டுமென்றும், இப்படி பல்வேறு முன்னேற்றத் திட்டங்களுக்காக இந்தத் தீர்மானத்தை உறுப்பினர்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக அவைகள்மீது சரியான, தேவையான நடவடிக்கைகள் அவ்வப்போது எடுக்கப்படும் என்பதையும் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, பேசியவர்களைப் பொறுத்தவரை, இங்கே குறைபாடுகளை அதிகமாகச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு இல்லை என்று கருதுகிறேன். ஆனால் எதிர்காலத்திலே நாம் செய்ய வேண்டிய சில ஆலோசனைகளை இங்கே அவர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். குறிப்பாக திராவிட முன்னேற்றக் கழக சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருக்கின்ற சோ. மா. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் பேசுகிறபோது கூட, 1983 ஆம் ஆண்டு சோழன் போக்குவரத்து கழகத்திலே ஒரு குறைபாடு ஏற்பட்டு அது இந்தத் துறையால் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பதை அன்றைக்கே இதே மாமன்றத்திலே நான் அறிவித்திருக்கிறேன். அதைத்தான் இன்றைக்குத் திருப்பி சொன்னார்களேயொழிய அதற்குப் பின்னாலே எந்த குறைபாட்டையும், இப்போது சொல்கிற அளவுக்கு எந்தவொரு பெரிய குறைபாட்டையும் சொல்ல முடியவில்லை.

எனவே அந்த வகையில் பார்க்கிறபோது மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இளங்கோவன் அவர்கள் தங்களுடைய தொகுதியைப் பற்றியும் பல்வேறு பிரச்சினைகளைப் பற்றியும் இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லுகிறபோது சிலபிடங்களிலிருந்து பேருந்துகள் சென்னைக்கு வரவேண்டும், அதிகமாக விட வேண்டும் என்று ஒரு கோரிக்கையை அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லுகிறபோது இன்னும் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். மத்திய அரசு விட்டு இருக்கின்ற ரயில்கள் மூலமாக இப்போது வந்து கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். மத்திய அரசு விட்டு இருக்கின்ற ரயிலில் எல்லோரும் வந்து கொண்டிதான் இருக்கிறார்கள்.

1986 மே 2]

[திரு. ச. முத்துசாமி]

அதற்கு உதவி செய்கின்ற வகையில் இன்றைக்கு போக்குவரத்து கழகங்கள் மூலமாக அதிகமான பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம் என்பதையும் நான் இந்தநேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஆட்டோ, டாக்ஸி பற்றி அவர்கள் கருத்தைச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். பெரும்பாலான உறுப்பினர்கள் அந்த கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் நடந்த இந்த விபத்துக்களைத் தடுக்கவேண்டும் என்பதற்காக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தலைமையில் நடந்த கூட்டத்தில் கூட இதைப்பற்றி அதிகமாக விவாதித்து இருக்கிறோம். ஒவ்வொரு முறையும் சட்டமன்றத்தில் பேசுகிறபோது கூட நான் என்னுடைய கருத்தாக சொல்லுகிறபோது, இங்கே எல்லா தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் எல்லா அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் இருக்கிற காரணத்தால், அதற்கு முழுமையாக ஒத்துழைப்பு அரசுக்கு தரவேண்டும் என்று கூட நான் பல நேரத்தில் கேட்டு இருக்கிறேன். எனவே அந்த வகையில் இந்த நேரத்திலும் அந்த கோரிக்கையை உங்கள் முன்னால் வைக்க விரும்புகிறேன். இந்த சாலை விதிகளை முறையாக கடைப்பிடிப்பதற்கும் அரசாங்கம் இந்த ஆட்டோ, டாக்ஸியை பொறுத்த வரையில் என்ன கட்டணம் நிர்ணயித்து இருக்கிறோமோ, அல்லது மற்ற வழிவகைகளை வைத்து இருக்கிறோமோ அதன்படி அவர்கள் ஒழுங்காக செயல்பட வேண்டும் என்பதை அமல் ஆக்குவதற்காக கடுமையான நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு திட்டவாட்டமான ஒரு முடிவு எடுத்து ஆகிவிட்டது. எனவே அதற்கு உங்களைப் போன்றவர்கள் அதிகமாக ஒத்துழைப்புத் தர வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த தேசியமய கொள்கையைப் பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை கடைசியாக நான் சொல்லுகிறேன்.

இங்கே தனியார் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் சிறப்பாக இருக்கிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சோ. மா. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அதிகமாக சென்னையில் இருக்கின்ற காரணத்தால் நம்முடைய பேருந்துகளில் வெளியில் பயணம் செய்கிற வாய்ப்பு

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

அதிகமாக இருந்து இருக்காது. எனவே அவர்கள் ஒரு முறை ஏதாவது வெளி ஊருக்கு நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக இயங்கிற பேருந்துகளில் சென்று பார்த்தால்தான் அவர்கள் முழுமையாக இதைப்பற்றி தெரிந்து கொள்ளமுடியும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வி. பி. சித்தன் அவர்கள் கட்டணத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். ஒரு சில மாநிலங்களில் நம்மை விட குறைவாக இருக்கலாம். ஆனால் பெரும்பாலான மாநிலங்களில் குறிப்பாக கேரளாவில் ஒன்றும் நம்மை விட குறைவாக இல்லை. எனவே அந்த அளவுக்கு நாம் குறைந்த கட்டணத்தில்தான் இயக்கிக் கொண்டு இருக்கிறோம். சில மாநிலங்களில் மட்டும் நம்மை விட கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது. ஆனால் ஒன்றை நீங்கள் யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் எவ்வளவு வசதியோடு, எவ்வளவு சிறப்பாக இருக்கிறது, நிச்சயமாக இந்த வண்டி அடுத்த இடத்திற்கு போய் சேரும் என்ற நம்பிக்கையோடு பயணம் செய்யும் வாய்ப்பை இதிலே நாம் ஏற்படுத்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். சாதாரணமாக சாப்பிடுவதற்கு ஓட்டலுக்குப் போனால் கூட விலை குறைவாக இருக்கிற காரணத்தால் எல்லா ஓட்டல்களுக்கும் நாம் போய் விடுவது இல்லை. சற்று விலை அதிகமாக இருந்தால் கூட நல்ல ஓட்டலைப் பார்த்துதான் போகிறோம். இப்போது பேருந்துகள் வருகிறபோது எது புது பேருந்தாக இருக்கிறதோ அதற்காக 1½ மணி நேரம் காத்து நின்று ஏறுவதற்குக்கூட பயணிகள் தயாராக இருக்கிறார்கள். எனவே இந்த நிலையில் நாம் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் 3 ஆண்டுகளுக்கு மேல் அந்த பேருந்துகள் இயக்கப்படக் கூடாது என்பதை திட்டவாட்டமாக வைத்து அதை நடைமுறையில் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். மற்ற போக்குவரத்து கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் முடிந்த வரை 6 ஆண்டுகளுக்கு மேல் இயக்கக் கூடாது என்ற நிலையை நாம் வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம், இருந்தாலும் சிலவிடங்களில் அடிச்சட்டம் கிடைக்காத காரணத்தால் சென்னையைத் தவிர மற்ற இடங்களிலே பெரும்பாலும் அது கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது.

1986 மே 2]

[திரு. ச. முத்துசாமி]

சென்னையில் பல சிக்கல்கள் இருக்கின்ற காரணத்தால் கொஞ்சம் அதைவிட அதிகமான நாட்களுக்கு அந்தப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் நமக்கு இருக்கிறது. எனவே பெரும்பாலும் புதிய பேருந்துகளை, நல்ல முறையில் பராமரிக்கக் கூடிய பேருந்துகளை இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டு இருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 8-10)

சம்பளத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். சம்பளத்தைப் பொறுத்தவரையில் அடிப்படைச் சம்பளம் என்று பார்க்கிற போது ஏதோ குறைவாக அந்த தொழிலாளர்களுக்கு இருப்பது போல் தோன்றலாம். ஆனால் அந்த தொழிலாளர்கள் மொத்தமாக ஒரு மாதத்திலே இன்சென்டிவ் என்று சொல்லுகிறார்களே அதையும் சேர்த்து வாங்குவதை நாம் ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்க்கிறபோது மற்ற மாநிலத்தைவிட நிச்சயமாக இது அதிகமாக இருக்கும் என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். குறிப்பாக சொல்ல வேண்டும் என்றால் இன்றைக்கு அதற்கான புள்விவிவரத்தை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த அரசு 1977-ல் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்டது. இன்றைக்கு 453 ரூபாய் ஒரு ஓட்டுநருக்கு சம்பளமாக இருந்தது. இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 1,670 ரூபாய் கிடைக்கிறது. இன்றைய தேதியில்—நீங்கள் சொல்லுவது கொஞ்சம் பழைய கணக்கு—நான் எடுத்துச் சொல்லுகிறேன். நடத்துனருக்கு 447 என்பது இன்றைக்கு 1,260 ரூபாய் ஆகவும் தொழில் நுட்பப் பணியாளருக்கு 437 ரூபாய் என்பது, 1,360 ரூபாயாகவும், இளநிலை உதவியாளருக்கு 473 ரூபாய் என்பது 1,300 ரூபாயாகவும் இன்றைக்கு உயர்ந்து இருக்கிறது. எனவே எந்த எந்த வகையில் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய முடியுமோ அந்த அளவுக்கு இந்த அரசு நன்மை செய்து கொடுத்து இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு நான் ஏற்கனவே ஒருமுறை சொல்லியதைப் போல, வாரிசுக்கு வேலை வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். ஆனால் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் திட்டவட்டமாக வாரிசு வேலை என்பது கூடாது. காரணம் ஒரு தொழிலாளி வேலை கிடைக்கிறது

[திரு. ஈ. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

என்பதற்காக, தான் ஓய்வு பெற்றவுடனேயே நன்றாகப் படிக்கக் கூடிய குழந்தையாக இருந்தாலும்கூட, 8, 9-வது வகுப்போடு நிறுத்திவிட்டு, அவனை ஒரு கிளினராகவோ, அல்லது சாதாரண வேலைக்கோ அனுப்பி வைத்து விடுகிறார்கள். அது அந்தக் குடும்பத்தினுடைய எதிர்காலத்தையே பாதித்து விடுகிறது. எவ்வே அந்தத் தொழிலாளிக்குத் தேவையான வாய்ப்புகளை எதிர்காலத்திலே உருவாக்குகின்ற வகையில், அந்தக் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான பயிற்சியினை நாம் கொடுக்க வேண்டுமென்று, அவர்களுக்குத் தகுதியை ஏற்படுத்தி, அந்த வேலைவாய்ப்பைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று எங்களுக்கு ஆலோசனை சொன்னார்கள். அந்த அடிப்படையிலே தான் இன்றைக்கு 11 இடங்களிலே ஐ.டி.ஐ ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. முழுக்க முழுக்க தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு அங்கே வாய்ப்பு கொடுக்கப்படுகிறது. அதற்கு மேலே இருக்கின்ற இடங்களுக்குத் தான் மற்றவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது.

அதேபோன்று ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகள் 11 இடங்களில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்கு முறையான பயிற்சி கொடுத்து, அதன் மூலம் வேலை வாய்ப்பை அவர்களுக்கு ஏற்படுத்துகின்ற நிலையை நாம் உருவாக்கியிருக்கிறோம். இன்றைக்கு இன்சினியரிங் கல்லூரி ஆரம்பிக்கப்பட்டு, ஏறத்தாழ 40 சதவீதம் அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே அந்தக் குழந்தைகள் ஏறத்தாழ 80 பேருக்கு மேலே படித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் இரண்டு ஆண்டுகளில் இன்சினியர்களாக ஒரு செட், 38 பேர் படித்து முடித்து வெளியிலே வரவிருக்கிறார்கள். அந்தக் குழந்தையினுடைய தந்தை எங்கே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறாரோ, அங்கேயே டெப்போ மேனேஜராகப் போகிற வாய்ப்பைக்கூட அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள். அந்தக் கல்லூரி வரவில்லை என்றால், அந்தத் தொழிலாளியினுடைய குழந்தைக்கு நிச்சயமாக அந்த வாய்ப்பு கிடைத்திருக்க முடியாது, இருந்திருக்க முடியாது என்பது உங்களுக்குத் தெரியும் என்று கருதுகிறேன். அந்த நிலையில் இன்றைக்கு பல கோடி ரூபாய்களை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்றிக் கொண்டு, இந்த அரசு தொழிலாளிக்கு செய்து கொடுக்கிறது என்பதை உங்களுக்கு

1986 மே 2]

[திரு. எ. முத்துசாமி]

தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒவ்வொரு மூன்று மாதமும், சில நேரங்களில் தள்ளிப் போனாலும் கூட, முடிந்த வரை, தொழிலாளர் தலைவர்களைச் சந்தித்து, அவர்களுக்கு இருக்கிற அன்றாடப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கான வழிவகைகளை நாங்கள் ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை, இந்த மாமன்றத்தில் இருக்கின்ற தொழிற் சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள், இதிலே கலந்து கொண்ட உறுப்பினர்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதன் காரணமாக கடந்த 6 ஆண்டுக் காலமாக, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எந்தவித போராட்டமும் இல்லாமல், இந்தத் துறை இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக்கொள்வீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். இதையெல்லாம் நான் சொல்வதற்குக் காரணம், தொழிலாளர்களுடைய எந்தப் பிரச்சினையாக இருந்தாலும், அரசாங்கம் செய்யும் என்ற நம்பிக்கையோடு பணியாற்றிக் கொண்டிருப்பதன் காரணமாகத் தான், இந்தத் துறையில் முன்னேற்றங்களை நாங்கள் அவர்களுக்குச் செய்ய முடிகிறது. அந்த முறையே இல்லாமல் இருந்திருக்குமானால், நிச்சயமாக இவ்வளவு பெரிய முன்னேற்றத்தை நாம் எதிர்பார்த்திருக்க முடியாது.

இங்கே இன்னொரு கருத்தைக் கூட எல்லோரும் சுட்டிக் காட்டினார்கள். நீங்கள் பொங்கல் நேரத்தில் ஒரு தொகையை கொடுக்கிறீர்கள். அதை என்ன பெயரால் கொடுத்தாலும், அதற்குக் கட்டுப்பாடு இருக்கக் கூடாது என்ற நிலையைச் சொன்னார்கள். எனவே நாங்கள் ஆலோசித்தது, தீபாவளி நேரத்தில் அவர்களுக்கு போனஸ் கிடைக்கிறது. பொங்கலைக் கொண்டாட வேண்டுமென்ற ஆசையும் அவர்களுக்கு இருக்கிறது. நாமும் அதைத் தான் அதிகமாகக் கொண்டாடுகிறோம் அப்படிப்பட்ட நேரத்திலே அவர்களுக்கு ஒரு தொகையைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அக்கறை இருக்கின்ற காரணத்தால், ஏதோ ஒரு பெயரால் அந்தத் தொழிலாளிக்கு அந்தப் பணத்தைத் தர வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டதே தவிர, அதைக் கட்டுப்படுத்தி, குறுகிய வட்டத்திற்குள்ளே கொண்டுவர வேண்டுமென்பதற்காக அதைச் செய்யவில்லை என்பதை யதார்த்தமாகத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஆனால்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

எதைக் கொடுத்தாலும் அதற்கு ஒரு கட்டுப்பாடு அல்லது எப்படி எப்படி கொடுக்க வேண்டுமென்ற வரையறை வேண்டுமென்பதை நிச்சயமாக நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள். எனவே எப்படியாவது அவர்களுக்கு இந்தத் தொகையைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஒரு வரையறையை வைத்து, அதனுடைய நிலைமையிலே கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர, வேறு ஒன்றுமில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். எனவே இப்படி நீங்கள் சொல்லியிருக்கிற ஆலோசனைகள் நிச்சயமாக பரிசீலிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சில குறைபாடுகள் ஆங்காங்கே நடப்பதைப் பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக அவைகளைக் கட்டுப்படுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள், செம்மையாக, விரைவாக எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று சிவராஜ் அவர்கள் பேசும்போது ஐ.ஏ.எஸ் அதிகாரிகளை இதிலே நிர்வாக இயக்குநர்களாகப் போட வேண்டுமென்ற ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே அவர்கள் இங்கே பணியாற்றியவர்கள். தொழில் நுட்பத்தைப் படித்தவர்கள் இதிலே இருந்தால் கொஞ்சம் சிறப்பாக இருக்கும் என்ற நிலைமையிலே தான் இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே சேர்மானாக இருக்கக் கூடியவர்கள் செக்ரட்டரியாகவும் இங்கே இருக்கிறார்கள். அவர் ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரி தான். எனவே அந்த நடைமுறையிலே இருந்தால், அதற்குரியவர், அந்தத் துறையிலே பயிற்சி பெற்று, அதிலே தேர்ச்சி பெற்று, ஒரு தொழில் நுட்பப் படிப்பாளராக இருந்தால், அது சிறப்பாக இருக்கும் என்ற நிலைமையின் அடிப்படையிலே தான் இது செய்யப்படுகிறது. இது வெற்றிகரமாக இருக்கிறது என்பதன் காரணமாக, இதிலே மாற்றம் தேவையில்லை என்று நான் கருதுகிறேன்.

அதேபோன்று, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எங்களிடத்திலே, 1977-லே ஒப்படைக்கப்பட்டபோது 7 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இருந்தன. இன்றைக்கு 14 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்றன. இதிலே எங்களுக்கு இருக்கிற எண்ணம் பிரித்தாள்

1986 மே 2]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

வேண்டுமென்ற நோக்கம் அல்ல. இப்படிச் செய்து காரணத்தினாலே நீங்கள் வைக்கிற கோரிக்கைகளை ஆங்காங்கே உள்ள நிர்வாக இயக்குநர்கள் விரைவாகச் செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. இங்கே கூட அதன் காரணத்தினால் தான் ஏ.டி.சி.யை இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டுமென்றும் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு ஒன்று தனியாக வேண்டுமென்றும் கேட்டார்கள். எனவே அந்த உணர்வின் அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது அது வெற்றிகரமாக சிறப்பாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

எங்களிடத்திலே ஒப்படைக்கப்பட்டபோது 106 டெப்போக்கள் இருந்தன. இன்றைக்கு ஏறத்தாழ 187 டெப்போக்கள் இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன. அதேபோன்று தொழிலாளர்கள் 41 ஆயிரம் பேர்கள் இருந்த இடத்திலே இன்றைக்கு 75,200 பேர்கள் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்குப் பெரிய வளர்ச்சியை இந்தத் துறையிலே நாங்கள் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். 12 லட்சம் கிலோ மீட்டர் இயங்கிக் கொண்டிருந்த பேருந்துகள் 32 லட்சம் கிலோ மீட்டர் இயங்குகிற நிலையில் 37 லட்சம் பயணிகள் ஏறிச் சென்ற நிலையில் இன்றைக்கு 97 லட்சம் பயணிகள் ஏறிச் செல்வோம் நிலையினை நாங்கள் உருவாக்கியிருக்கிறோம் என்றால் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறிது சிறிதாக பிரித்து ஏற்படுத்திய காரணத்தினால்தான் பொது மக்களுடைய பிரச்சினையும் தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினையையும் ஆங்காங்கே விரைவாகத் தீர்த்து வைப்பதற்கான வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது.

பேருந்தலைவர் காமராஜர் பெயரை வைக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எல்லாத் தலைவர்களுடைய பெயர்களையும் வைக்க வேண்டுமென்ற ஆசை எங்களுக்கு இருந்தாலும் சில சூழ்நிலைகளில் அவர்களுடைய கோரிக்கையை உடனடியாக நிறைவேற்ற முடியாத நிலை ஏற்பட்டு விடுகிறது. இங்கே கூட இந்திரா காந்தி அவர்களுடைய பெயரை வைக்க வேண்டுமென்று சொன்னீர்களே, என்ன ஆயிற்று என்று கேட்டார்கள். அதை வைப்பதற்கு நாங்கள் அறிவித்தும் கூட மத்திய அரசுக்கு எழுதியபோது ஒரு துறையிலிருந்து வேண்டாம் என்றும், இன்னொரு துறையிலிருந்து நீங்கள் வைத்துக் கொள்வதிலே எங்களுக்கு

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

ஆட்சேபணையில்லை என்றும் வந்தது. எனவே அதன் காரணத்தினால் அந்தப் பெயரை வைக்காமல் வேறு பெயரை வைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எங்களுக்கு எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர் என்ற எண்ணம் இல்லாமல் ஜீவா பெயரை வைத்திருக்கிறோம். எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவராக இருந்தாலும் இந்த நாட்டுக்கு உழைத்தவர் என்ற உணர்வின் அடிப்படையில் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்து பாசபட்டம் இல்லாமல் இந்தக் காரியத்தைச் செய்திருக்கிறார்கள். இந்தத் துறையில் மட்டுமல்ல, எல்லாத் துறைகளிலும் அப்படித் தான் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

விடியோக்கள் பற்றி இங்கே திரு. சுப்பராயன் அவர்கள் சொன்னார்கள். திரு. ரெங்கசாமி அவர்களும் அதைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டினார்கள். ஏற்கனவே ஒப்பந்தம் போடுகிற போது கடந்த துறை பேச்சுவார்த்தையின்போது சம்பள ஒப்பந்தம் போடுகிறபோது அதைப் பற்றிய ஷரத்து இருக்கிறது. மத்திய அரசாங்கத்தின் குழு என்ன பரிந்துரை செய்கிறதோ அந்தப் பரிந்துரையின் அடிப்படையில் மாற்றிக் கொடுக்கப்படும் என்று ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டது. அந்தப் பரிந்துரை வந்ததற்குப் பிறகு அதைப் பற்றி ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டது. எந்தத் தேதி என்று அவர்கள் சொல்லி கட ஆப் பாயின்ட் என்று சொல்வார்களே, அந்த பாயின்ட் மற்றபடி எவ்வளவு அந்த பாயின்ட் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்கிறார்களோ அதையும் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். அந்தத் தேதிக்கு முன்னாலேயே தேதியை நிர்ணயித்து விட்டார்கள் என்றாலும் அந்தத் தேதியை நாங்கள் ஏற்றுக் கொண்டு ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னாலே அமலாக்குவோம் என்று சொல்லாமல் அதற்கு முந்தைய தேதியிலிருந்தே அதை அமலாக்குகிற ஏற்பாட்டை செய்திருக்கிறோம். அதேபோல் 436 புள்ரி என்று இங்கே லாரம்பித்திருந்தாலும் 492 புள்ரி என்று மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய அந்தக் குழு பரிந்துரைத்ததைச் செய்திருக்கிறோம். அதை நாட் ஏற்றுக் கொண்டு இருக்கிறோம். எனவே தனியாக அது பேசப்பட இருக்கிறது. நிதிமன்றத்திற்குச் செல்வதாக ஒரு கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது என்ன நிலையில் இருக்கிறது என்று எனக்குத் தெரியாது. அதைப் பற்றித் தனியாகப் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது.

1986 மே 2]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைத் திட்டம் என்ன ஆயிற்று என்று கேட்டார்கள். 7-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே 337 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டு நடப்பு வேலைகளுக்காக 167 லட்சம் ரூபாயும் புதிய வேலைகளுக்கு 170 லட்சம் ரூபாயும் ஆக மொத்தம் 337 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டது. புதிய வேலைகளுக்காக 1986-87 ஆம் ஆண்டிலே 117 லட்சம் ரூபாய்க்கு ஒப்புதல் அளிக்கப் பட்டிருக்கிறது. 30 லட்சம் உடனே அளிக்கப்பட்டு அந்த வேலைகள் தொடங்குவதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. மதுரை, காமராஜர் மாவட்டங்களிலே 2 வேலைகள் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் அந்த வேலைகள் எடுக்கப்பட்டு தொடங்குவதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. மீதமுள்ள 53 லட்சம் ரூபாயை வைத்து புதிய திட்டம் எடுத்துக் கொள்கிறபோது கோவை மாவட்டத்திலே நிச்சயமாக வரும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதிலே ஒதுக்கப் பட்டிருக்கிற பணம் முழுமையாக செலவழிக்கப்படுகிறதே ஒழிய மீதி மத்திய அரசுக்கு திருப்பிச் செலுத்தப்படுகிற அல்லது செலவு செய்யாமல் விட்டுவிடுகிற நிலை இல்லை. அதேபோன்று திரு. குமரி அனந்தன் அவர்கள் ஹெல்மெட்டைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஏன் அதிகாரிகள் அணியாதவர்களைப் பார்த்துக் கூட பிடிக்கவில்லை, 2 பேர்கள் கையில் அதை எடுத்துக் கொண்டல்லவா வந்தார்கள் என்று சொன்னார்கள். வண்டிகளை நிறுத்தி அவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கிறபோது சில சிக்கல்கள் வருகிறது. வாகனங்களுக்கு இடையூறு ஏற்படுகிற காரணத்தினால் அந்த நம்பரை குறித்துக் கொண்டு தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(இரவு 8-20)

நாம் நடவடிக்கை எடுக்காமல் இல்லை. ஆனால் அந்த இடத்திலேயே நடவடிக்கை எடுப்பதால் சில நடைமுறைச் சிக்கல்கள் இருப்பதால், அந்த நம்பரைக் குறித்து வைத்துக் கொண்டு, அவர்களின் அட்ரஸ் இருப்பதால் தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

விளம்பர போஸ்டர்களைப் பொறுத்தவரையில் கட்சிகளின் சார்பில் அடிக்கப்படும் போஸ்டர்கள் ஹைவேஸிலே, போர்டிலே ஒட்டப்படுகின்றன என்று கூறினார்கள். கடந்த முறையே நான் தெரிவித்திருக்கிறேன். கடிதம் கூட பல்வேறு இயக்கங்களுக்கும் எழுதுகிறதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. அதிகாரிகளுக்குக் கூட அனுப்பி உடனுக்குடன் அது பிரிக்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனாலும் கூட ஒன்றை நான் கருத்தத்தோடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அரசாங்கத்திலே பணம் தேவையான அளவிற்கு இல்லை. சாலைகள் சரியாக இல்லை என்ற குற்றச்சாட்டுகளை, குறைபாடுகளைச் சொல்கிறார்கள். அரசாங்கத்தில் பணம் இருந்து செயல்படுத்தாமல் இருக்கிறோம் என்பது அல்ல. தேவைகளோ அதிகம். ஆனால் அதே நேரத்திலே, இருக்கின்ற காரியங்களைச் செய்வதற்கு வருமானமோ போதவில்லை. இந்த நிலையில், பெயின்ட் அடித்து, பராமரிப்பு செய்து, சத்தம் செய்து விட்டு வந்த பிறகு உடனே அதிலே போஸ்டர்களை ஒட்டுகிறார்கள் என்பதுதான் மிகவும் வேதனைக்குரிய விஷயமாகும். நான் எந்தக் கட்சி என்று சொல்லவில்லை. எங்கள் கட்சியை மட்டும் விட்டுவிட்டுச் சொல்கிறேன் என்பது கூட அல்ல. நாங்கள் அப்படிச் செய்யவில்லை என்று சொல்வதற்கும் தயாராக இல்லை. நான் ஒட்டுமொத்தமாகத்தான் சொல்கிறேன். எல்லோரும் சேர்ந்து கடைபிடித்தாக வேண்டிய விஷயம் இது. ரிப்ப்ளேசுடர் என்று ஒரு சைன் போர்டு ஏற்பாடு செய்து சென்னையில் போட்டோம். அப்படிப் போடுகின்றபோது அதிலே போய் கட்சியினுடைய சின்னத்தைப் போட்டார்கள். நான் அந்தக் கட்சியின் பெயரைச் சொன்னாலும், இப்படிச் செய்யக் கூடாது என்று சொன்னாலும் அதற்கு அரசியல் சாயம்தான் பூசப்படும். அசிங்கமான பிரச்சனைகள் எங்கள் மீது சொல்லப்படுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டு விடும். ஆகவே, இங்கே அந்த வகையில் சொல்ல வாய்ப்பிருக்கிறது. வெளியிலே அரசு நிகழ்ச்சிகளிலோ அல்லது பொதுக் கூட்டங்களிலோ சொன்னால், அது அரசியல் ஆகிவிடுகிறது. எனவேதான் இங்கே நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இங்கேயுள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சம்பந்தப்பட்ட கட்சித் தலைவர்களுக்குச் சொல்லி அறிக்கை

1986 மே 2]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

மூலம் கொடுத்தார்களேயானால், அப்படி அறிக்கைகள் கொடுத்து இதைத் தடுத்தால் எவ்வளவோ பிரச்சனைகள் மிச்சமாகும் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஆகவே, அதற்குத் தயவுசெய்து ஒத்துழைப்பு கொடுத்து, அந்த முறையைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அப்படிச் செய்தால்தான் இப்படிப்பட்ட விளம்பர போஸ்டர்கள் ஒட்டப்படாமல் பார்த்துக் கொள்ள முடியும். மற்றவர்கள் ஒட்டுவது தவறு, அரசியல் கட்சிகள் ஒட்டுவது நியாயம் என்ற முறையில் நாம் எடுத்துக் கொள்வது நியாயமாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சந்திரசேகரன் அவர்கள் 7 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டதில் செலவு செய்யப் படாமல் இருக்கிறது என்று கூறினார்கள். வெள்ள நிவாரணப் பணிக்காக 11 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். அதில் 7 கோடி ரூபாய் செலவு செய்யப்பட்டு, மீதம் இருப்பதைத் தொடர்ந்து செலவு செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. சலீம் அவர்கள் சிற்றுண்டிச் சாலையைப் பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். நம்முடைய அரசாங்கம் 40 இடங்களில் உடனடியாக 'மோட்டல்' என்று சொல்லப்படுகின்ற சிற்றுண்டி விடுதியை நவீன வசதிகளுடன் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ற ஏற்பாட்டைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அவைகள் நடைமுறைப்படுத்தப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகளின் நீளத்தை 25 கிலோ மீட்டர் என்று இருந்ததை 30 கிலோ மீட்டராக மாற்றியிருக்கிறோம். இன்னும் மாற்ற வேண்டுமென்றால், அது நகரப்பேருந்தாகவும் இல்லாமல், தூரப் பேருந்தாகவும் இல்லாமல் எல்லாமே ஒன்றாகி விடும். எனவே, இப்படித்தான் இருக்க வேண்டுமென்ற ஒரு நிர்ணயம் ஏற்பட்டு விடுகிறது. அதை இன்னும் அதிகப் படுத்துவதற்கான வாய்ப்பு இல்லை. நகரப் பேருந்துகளின் நீளத்தை 35 கிலோ மீட்டர் என்று ஆக்கினோம் என்றால்,

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

அப்பொழுதும் கூட 36-வது கிலோ மீட்டரில் உள்ளவர்கள், 37-வது கிலோ மீட்டரில் உள்ளவர்கள் கோரிக்கையை வைக்கப் போகிறார்கள். ஆகவே ஏதோ ஒரு இடத்தில் நிற்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இந்த இடத்தில் நிற்பது நல்லது என்ற கருத்தை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரெங்கசாமி அவர்கள் தேசியமயக் கொள்கையைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். இன்னும் பல பிரச்சனையெல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்றாலும், நீதிமன்றத்திலே இப்பொழுது தடையில்லையே, ஏன் செய்யக் கூடாது என்று கேட்டார்கள். தேசியமயக் கொள்கையைப் பற்றி நான் மீண்டும் மீண்டும் திருப்பித் திருப்பி ஆணித்தரமாகச் சொல்கிறேன், இந்த அரசாங்கம் தேசியமயக் கொள்கையிலிருந்து எவ்வளவும் வெளியே வரத் தயாராக இல்லை. படிப்படியாக செய்யத்தான் போகிறோம். இப்பொழுதே கூட கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பு ஏற்பதற்கு முன்பு இருந்ததை விட இப்பொழுது அந்த சதவீதம் அதிகமாகத்தான் இருக்கிறது. குறிப்பாக நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொள்கின்ற பொழுது இருந்த தேசியமயத்தினுடைய சதவீதம் 51.8 இப்பொழுது அது 66.6 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. எனவே, மறைமுகமாகத் தேசியமயக் கொள்கை இந்த அரசாங்கத்தில் நடைமுறையில் இருந்து கொண்டு வருகிறது என்பதை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். இது எப்படி என்பதைப் பற்றிக் கொஞ்சம் விளக்கிச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன்.

நாம் நடைமுறையில் இவற்றைச் செய்கின்றபொழுது கண்முடித்தனமாகச் செய்வதன் மூலம் நாட்டு மக்களுக்கு இடையூறுகள் ஏற்பட்டு விடக் கூடாது. தேசியமயக் கொள்கை என்பது வரவேற்கத் தக்க கொள்கை; நாட்டிற்கு வேண்டிய கொள்கை; நாட்டிற்குத் தேவையான கொள்கை. ஆனால் அந்தக் கொள்கையை எப்படிச் செயலாக்குவது? இதைப் பற்றி நாம் யோசிக்க வேண்டும். இன்றைக்கு உடனடியாக இந்தத் தமிழகத்திலே உள்ள 4,000 அல்லது 5,000 பஸ்களைத் தேசியமயமாக ஆக்கிவிடுவது ஒன்றும் பெரிய காரியம் அல்ல

1986 மே 2]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

சுமார் 1,800 முதலாளிகளை உடனடியாக அகற்றி விட்டு வேலையில்லாமல் செய்வது ஒன்றும் கடினமான காரியம் அல்ல. அதை அரசாங்கம் செய்து விட முடியும். ஆனால் அதனால் என்ன தன்மைகள் எப்பதையும் நாம் எண்ணிப் பார்த்தாக வேண்டும். இன்றைக்கு எவ்வளவோ இடங்களிலே பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டே இருக்கிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கூட. பேச வேண்டுமென்று ஆசைப்படுகிறார்கள் என்றால், பேருந்து வேண்டுமென்று கேட்பதற்காக; இங்கே வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருப்பவர்கள் பெரும்பாலும் பேருந்து வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். எனவே, வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நிறைய இருக்கிறது. ஒரு ஆண்டு 2,900 பேருந்துகளை விட்டால் கூட போதாது என்ற நிலை தான் இருக்கிறது. எனவே, இந்த நிலையிலே, புதிதாகக் கேட்கிற இடங்களுக்குப் பேருந்தை விடுவதற்கு இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பேற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று நான்கருதுகிறேன். இது தனியாருக்குப் போகக் கூடாது. புதிதாக எங்கெங்கு வேண்டுமென்று கேட்கிறார்களோ, அங்கே எல்லாம் அரசாங்கத்திற்கே விட்டுவிட வேண்டும், தனியாருக்கு இனிமேல் கொடுக்கக் கூடாது. எனவே, அந்த வகையிலே பார்க்கும்போது, தனியாருக்கு இனிமேல் அதிகமான எண்ணிக்கையில் பேருந்து உயர்வதற்கு வாய்ப்பில்லை. அதை நாங்கள் தடுத்திருக்கிறோம். அதைத் தடுத்ததே தேசியமயக் கொள்கையை நிலைநாட்டுவதற்கு நாங்கள் எடுத்த முதல் நடவடிக்கை. எனவே, இப்படி நாங்கள் தனியாருக்குக் கொடுக்காமல் அரசாங்கத்திற்குக் கொடுக்கும்போது, அரசாங்கத்தின் மூலமாக மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வாய்ப்பிருக்கிறது.

இப்பொழுது இங்கேயிருக்கிற 5,000 பேருந்துகளை உடனடியாக தேசியமயம் செய்துவிட்டால், அதற்காகப் பல கோடி ரூபாய் செலவழிக்க வேண்டியிருக்கும். கூடுதலாக ஒரு பேருந்தைக் கூட விடமுடியாத நிலைமை இருக்குமே பொழிய, எண்ணிக்கை அதுதான். அரசு பேருந்துகள் ஆகலாமே தவிர, வேறு அதிகமான பயனை அது மக்களுக்கு நேரிடையாகக் கொண்டு வந்து விடாது. எனவே, எப்பொழுது செய்யப் போகிறீர்கள் என்ற கேள்வி உங்களிடத்திலே வரலாம்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

இன்றைக்கு நாங்கள் வேகமாகச் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். குறிப்பாக நான் சொல்ல வேண்டுமானால், நாங்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொள்கிறபொழுது, அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாக இருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 4,974. இன்றைய தேதியிலே அது 10,284 ஆக உயர்ந்து கொண்டே யிருக்கிறது. ஒவ்வொரு நாளும், 10, 15 பேருந்துகள் உயர்ந்து கொண்டே வருகின்றன. அந்த அளவிற்கு ஏறத்தாழ 5,000 பேருந்துகளை நாங்கள் கூடுதலாக விட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம் என்றால், 5,000 பேருந்துகள் மக்களுக்குத் தேவை. எனவே அதைச் செய்திருக்கிறோம். இப்படி அந்தத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்த பின்பு, படிப்படியாக அந்தத் தேவைகள் ஓரளவுக்குப் பூர்த்தியாகிவிட்டது. பொதுமக்களுக்கு ஓரளவுக்குக் கூடுதலாகப் பேருந்துகள் தேவையில்லையென்ற நிலை ஏற்படுகிறபொழுது, அதற்குப் பின்னாலே, இந்த 5,000 பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குவதற்கு நிச்சயமாக இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, இந்த நியாயத்தை நீங்கள் உணர்ந்து கொள்வீர்கள். தடைமுறையிலே இப்படிச் செய்வதுதான் பொது மக்களுக்கு நேரிடையாக நன்மை செய்வதாக இருக்கும் என்பதை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். இது எப்படி என்று சொன்னால், எங்காவது ஓரிடத்திலே ஒரு பெரிய பிரச்சனை—வெள்ளம் வந்திருக்கிறது என்றால், அங்கே இருக்கிற பொதுமக்களுக்கு வசதி வேண்டுமென்றால், அதை அரசாங்கமும் தனியாரும் உடனடியாகச் செய்துவிட வேண்டும். அதை யார் செய்கிறார், யார் செய்தால் இலாபம், எந்தக் கட்சி செய்கிறது என்பதை எல்லாம் பார்க்கக் கூடாது. உடனே, அந்த மக்களுக்கு நன்மை கிடைக்க வேண்டும். அதைப்போல், இன்றைக்குப் பேருந்து வசதியில்லாத மக்களுக்கு அந்த வசதியை, தனியாரோ, அரசாங்கமோ செய்து விடுகிறார்கள். பின்னாலே, அந்தக் கொள்கையை, நிலை நாட்டுவதற்கான

1986 மே 2]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

ஏற்பாட்டை நாம் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால், இன்றைக்குத் தனியாருக்குப் புதிதாகப் பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்காமல் நிறுத்திக் கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தினுடைய தலைவர் அவர்களே, பேருந்துகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பது அண்ணாவினுடைய கொள்கை, சுப்ரீம் கோர்ட்டே கூட அப்படிச் செய்ய வேண்டுமென்ற கருத்தை வலியுறுத்தி டைரக்ஷன் கொடுத்திருக்கிறது. ஆனால், இலாப நட்டக் கணக்கிலே அமைச்சர் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார். மதுவிலக்குக் கொள்கையை, வருகிற ஆண்டு ஜனவரி முதல் தேதியிலிருந்து, அமுல் நடத்தப் போகிறோம் என்று இந்த அரசு அறிவித்திருக்கிறது. அதை அமுல் நடத்துவதாலே, ரூ. 200 கோடி, ரூ. 250 கோடி நட்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதற்காக, நாங்கள் அமுலாக்க மாட்டோம் என்று சொல்லவில்லை. நடத்ததைப் பற்றி கவலைப்படாமல், அறிவித்து இருக்கிறது. நடத்துகிறார்களா, இல்லையா என்பது வேறு விவகாரம். ஆனால், அறிவித்து இருக்கிறார்கள். ஆனால், அதிலே இலாப நட்டம் கணக்குப் பார்க்காமல், இருக்கும்பொழுது இந்தப் பேருந்துலே மட்டும் இலாப நட்டக் கணக்கு ஏன்? தேசிய மயமாக்கி, அதை அமுல்படுத்த முயற்சிக்கலாமே. ஆகவே அது அண்ணாவின் கொள்கை.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் சொன்னதை இன்னும் கொஞ்சம் பொறுமையோடு, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த அரசாங்கத்திலே இருக்கிற அமைச்சர் சொல்கிறாரே என்று பார்க்காமல், பொது மக்களிலே ஒருவனாக இருந்து தயவு செய்து நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இலாபம் நட்டம் என்பதற்காக நான் சொல்லவில்லை.

இன்றைக்கு திரு. ரெங்கசாமி பேசும்பொழுது ஏன் நட்டம் என்று கூடக் கேட்டார்கள். அதற்கு நான் பின்னாலே காரணம் சொல்கிறேன். நடத்ததைப் பற்றி இந்த அரசாங்கம் கவலைப் படவில்லை. மசல் விலை உயர்ந்தம்கூட, கட்டணத்தை

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

உயர்த்த வேண்டாம் என்று நாங்கள் வைத்திருக்கிறோம் என்றால் நட்டம் என்று தெரிந்திருந்துங்கூட அப்படியே வைத்திருக்கிறோம். நான் சொல்வதெல்லாம், இன்றைக்கு 5,000 பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்குவது என்றால் அவ்வளவு பணத்தைக் கொட்டி செலவழிக்க வேண்டும். இந்தப் பணத்திலே பொதுமக்களுக்கு எவ்வளவு தேவையோ அந்தத் தேவைகளை உடனே வாங்கிவிட்டு, இந்த வேலையை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்ற எண்ணத்திலேதான் நான் தெரிவிக்கிறேனே தவிர, தேசியமயக் கொள்கையை நாங்கள் விட்டு விட வேண்டுமென்பது அல்ல. நான்கூடக் கேட்கிறேன். அண்ணாவினுடைய கொள்கை: 7½ ஆண்டுக்காலம் கலைஞர் அவர்கள் ஆட்சி நடத்தினார்கள். ஏன் 7½ ஆண்டுக்காலத்திலே உடனடியாக மொத்தமாகச் செய்திருக்கக் கூடாது?

திரு. அ. ரகுமான்கான் : கலைஞர் அவர்கள் ஏன் அதைச் செய்யவில்லையென்று கேட்டார்கள். முதல் கட்டமாக, ராமன் அண்டு ராமன் கம்பெனியையும், அதைப் போலவே, டி.வி.எஸ் கம்பெனியையும் எடுத்து, படிப்படியாக, மாவட்டவாரியாக, ஒவ்வொரு கட்டமாக எடுக்கப்படும் என்ற அறிவிப்பு தந்தது. அதற்குள் ஆட்சி கலைக்கப்பட்டு விட்டது.

(இரவு 8-30)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே நான் இதிலே சொல்வதெல்லாம் உங்களுக்கு ஒரு நியாயம் எங்களுக்கு ஒரு நியாயம் என்று வரக்கூடாது. படிப்படியாக நீங்கள் எடுக்க வேண்டுமென்று முயற்சி எடுத்தீர்கள். நான் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. நானும் அதைத் தான் சொல்கிறேன். நீங்கள் என்ன நினைத்தீர்கள்? இராமன் & இராமன் மற்றும் இந்த மாதிரி ஒவ்வொரு கம்பெனியாக எடுத்துக் கொண்டு வந்தீர்கள். நாங்கள் என்ன சொல்கிறோம். பொது மக்களுக்கு தேவை இருக்கிறது. அந்தத் தேவையை பூர்த்தி செய்தபின்பு இவைகளைப் பார்த்துக் கொள்ளலாம் என்று தான் சொன்னேன்.

1986 மே 2]

[திரு. ச. முத்துசாமி]

நான் சொல்வதெல்லாம் இரண்டையும் ஒரே நேரத்தில் ஒன்றாக செய்கின்ற அளவுக்கு நிதி வசதி இல்லை என்ற காரணத்தால் தான் அதை முடித்துவிட்டு செய்கிறோம் என்று சொன்னேன். இல்லையென்றால் நாமெல்லாம் சேர்ந்து ஒரு தீர்மானம் போட வேண்டும். புதிய பேருந்துகள் இப்போது வரவேண்டிய அவசியம் இல்லை. தேசியமயத்தை முதலிலே பாருங்கள், அது தான் பெரிய நன்மையை இந்த நாட்டிற்கு ஏற்படுத்தும் என்று தீர்மானம் போட்டால் நாங்கள் செய்வதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். இன்றைக்கு நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் மட்டும் கேட்கின்ற கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு பல்லாயிரக் கணக்கான பேருந்துகள் வாங்கவேண்டிய தீர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. இன்றைக்கு ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் கேட்கின்ற பஸ்ஸையெல்லாம் விட்டுவிட்டால் எங்களுக்கு நல்லதுதான். ஆனால் உடனே செய்ய முடியாது. 5, 6 ரூட் வேண்டுமென்று கேட்டால் 2, 3 என்று செய்து வருகிறோம். இதற்கே இப்படிப்பட்ட திட்டாட்டம் இருக்கின்ற போது, 5,000 பேருந்துகளுக்கு உடனே பணத்தை கொடுத்து உடனே நிறைவேற்றுவது கடினம். ஆனால் நிச்சயமாக இது செய்யப்படும் என்பதை மட்டும் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றை கேட்டார்கள். ஏன் உங்களுக்கு மட்டும் லாபம் வரவில்லை? தனியாருக்கு எப்படி லாபம் வருகிறது என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். ஒன்று மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு அரசாங்கம் கொடுக்கின்ற சம்பளம் என்ன? தனியார் கொடுக்கின்ற சம்பளம் என்ன? இங்கே எவ்வளவு பணியாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள். அங்கே எவ்வளவு பணியாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள்? இவற்றை கணக்கு பார்க்க வேண்டும். நீங்கள் ஒரு வண்டியை மட்டும் கணக்கு எடுத்து பார்த்தால் அது நிச்சயமாக சரியான கணக்காக இருக்க முடியாது. 10,200 சில்லறை வண்டிகள் ஒடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அத்தனை வண்டிகளும் லாபம் ஈட்டுகின்ற ரூட்டுகள் இல்லை. பொது மக்கள் கேட்கிறார்கள் என்பதற்காக, சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் கேட்கிறார்கள் என்பதற்காக, அங்கு நஷ்டமே ஏற்பட்டாலும் கூட அதிலே ஏற்படும் மிகப்பெரிய

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

நஷ்டத்தை கூட தாங்கிக்கொண்டு அந்த மக்களுடைய நன்மைக்கு நாம் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்றபோது அதிலே ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை சில நல்ல ரூட்டிலே ஏற்படுகின்ற லாபத்தை வைத்து ஈடு கட்டுகின்ற ஒரு நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது.

இதிலே லாபமான ரூட்டுகளை மட்டும் எடுத்து, மற்ற வண்டிகளை நிறுத்திவிடுவோமானால் நிச்சயமாக மிகப் பெரிய லாபத்திலே அந்த கார்ப்பரேஷனை நிச்சயமாக மிகப் பெரிய இன்றைக்கு ஒரு போக்குவரத்து கழகத்திலே அதிகமான எண்ணிக்கையிலே பேருந்துகளை நாம் விடுவோமானால் அந்த போக்குவரத்துக் கழகம் நஷ்டத்திற்கு வந்துவிடுகிறது. காரணம் லாபம் ஈட்டக்கூடிய அத்தனை பாதைகளும் ஏற்கனவே ஓட்டப் பட்டுவிட்டன. இப்போது புதிதாக விடுகின்ற ஒவ்வொரு பாதையும் நஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய பாதையாகத்தான் இருக்கிறது. எனவே தான் சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அதிகமான எண்ணிக்கையிலே பேருந்து விட்ட உடனேயே நஷ்டத்திலே இயங்க ஆரம்பித்துவிடுகிறது. எனவே இந்த நிலையிலே பொது மக்களுடைய நன்மையை கருதி நாம் செயல்படுகின்றபோது தனியாருடன் அதை ஒப்பிட்டு பார்க்க முடியாது. வேண்டுமானால் ஒரே ரூட்டிலே போகின்ற, நம்முடைய போக்குவரத்து கழகத்திலே இருக்கின்ற வண்டியும், அவர்களுடைய வண்டியையும் எடுத்து பார்த்தால் அவர்களுக்கு இணைபாக ஈடாக நம்மால் காரியத்தைச் செய்ய முடியும். அந்த வகையில் இந்த நியாயத்தை நீங்கள் ஒத்துக்கொள்வீர்கள் என்று கருதுகிறேன்.

இன்று பிக்ஸ்ஸட் டெபாசிட் பற்றி ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதை தனியாக நாம் விவாதித்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். இதிலே நிச்சயமாக ஒரு முடிவு எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு கருத்து. ஓ.டி. பற்றி கூறினார்கள். அந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு சில அவசியங்கள் ஏற்படும் போது அதை பயன்படுத்தலாம் என்று வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

1986. மே 2]

[திரு. க. முத்துசாமி]

தவறாக, முறைகேடாக எங்கே எது நடந்தாலும் அது எங்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வாப்படுமேயானால் நிச்சயமாக அங்கே நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டு அது நஷ்டத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அதற்கு விளக்கம் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். சாலையிலே ஓடுகின்ற பேருந்துதான் நிறுத்தப்படுகிறது என்று சொன்னாலும், கடலிலே ஓடக்கூடிய கப்பலையும் நிறுத்திவிடுவோம் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லியது மனதிற்கு கொஞ்சம் சங்கடமாக இருந்தது. இரண்டு கப்பல்களை வாங்கவில்லை. ஒரு கப்பலை வாங்கியிருக்கிறோம். இது வாங்கிய காலத்திலிருந்து இன்றுவரை சிறப்பாக இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே நாம் ஒரு டன்னை கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்கு 150 ரூபாய் வாடகை கொடுத்தோம். இப்போது 110 ரூபாய் நமக்கு செலவாகிறது. எவ்வளவு செலவாகின்றதோ அதைத் தான் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் நம்முடைய ஈ.பி.யிடமிருந்து வாங்கிக்கொள்கின்றதே தவிர லாபத்தை வைத்து வாங்குவதில்லை. என்ன காரணம் என்றால் பின்னால் வருகின்ற வருமானத்திற்கு வருமான வரி கட்ட வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கும். இதன் காரணத்தால் எவ்வளவு செலவாகின்றதோ அதை மட்டும் அங்கிருந்து ஒரு குறைவான சதவிகிதம் தான் லாபமாக வைத்து நாம் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். இதிலே நஷ்டம் இல்லை. அரசாங்கத்திற்கு ஏறத்தாழ ஓராண்டிற்கு ஒரு கப்பலுக்கு ரூ. 2 கோடி பணம் மிச்சமாக அகிறது. இன்றைக்கு 20 இலட்சம் டன் நமக்கு தேவைப்படுகிறது. எதிர்காலத்திலே 40 இலட்சம் டன் தேவை என்று கணக்கு சொல்லி இருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்கு இந்த கப்பல் மிகப் பயன் உடையதாகவும் லாபகரமாகவும் இருக்கிறது என்பதை திட்டவாட்டமாக தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

எனவே அதிலே இந்தப் பணியாளர்களை எடுப்பதில் சில சிக்கல்கள் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அது பற்றி நிச்சயமாகப் பேசி நியாயமான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நீங்கள் சொல்லி

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

யிருக்கிற அத்தனை பிரச்சினைகளைப் பொறுத்தவரையிலும் இங்கே இருக்கிற குறிப்பைப் பார்த்துத் தொடர்ந்து சென்ற ஆண்டு நடவடிக்கை எடுத்ததுபோல் இந்த ஆண்டும் எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக சில அறிவிப்புகளை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த செப்டம்பரிலே பேச்சுவார்த்தை நடக்க இருக்கிறது. அப்போது பல்வேறு திட்டங்களை நாம் தொழிலாளர்களுக்காகச் செய்ய இருக்கிறோம் என்றாலும் இப்போது சில பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கு நாம் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறோம். நிச்சயமாக செப்டம்பரில் அது முடிவதற்கு முன்னாலேயே ஒப்பந்தம் போடப்படும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெளிவாகவும், திட்டவாட்டமாகவும் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே தொழிலாளர் ஒருவர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும்போது விபத்து ஏற்பட்டு படுகாயம் அடைந்தால், மருத்துவ மனையில் இருக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டால் அந்த நான் முடிவதும் சம்பளத்தோடு விடுமுறை கொடுக்கப்படும் என்ற அறிவிப்பினைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று தொழிலாளர்கள் சொந்தமாக வீடு கட்டிக் கொள்வதற்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகத் தீவிரமான நடவடிக்கை எடுத்து பல இடங்களில் வெற்றிகரமாக நடந்து கொண்டிருக்கின்றது. இன்னும் சிறப்பாகச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அரசு அதிகாரியோ மற்றவர்களோ கடனை வாங்கியிருந்தால் அவர்கள் பணியில் இருக்கிறபோது இறந்துவிட்டால் அந்தக் கடன் வட்டி முழுவதும் ரத்து செய்யப்படுகிறது. அதே வகையில் தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் கொடுத்து அவர்கள் இடைவீலே விரும்பத்தகாத நிலையிலே இறந்து விடுவார்களேயானால் அந்தக் கடன் வட்டி முழுவதையும் ரத்து செய்வதற்கான நடவடிக்கையை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் எடுத்துக் கொள்ளும்.

1986 மே 2]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் பல்வேறு பிரச்சினைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆட்டோ ரிக்ஷா பற்றிய பிரச்சினைகளை எல்லாம் சொன்னார்கள். இதையெல்லாம் மனதில் வைத்து இரவு முழுவதற்கும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு, சில வழித்தடங்களைக் குறிப்பிட்டு எடுத்து இயக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சிற்றுண்டிச்சாலைகளை போக்குவரத்துக் கழகமே எடுத்து நடத்த வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை அத்தனை தொழிற்சங்கங்களைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்களும் எடுத்து வைத்தார்கள். சில இடங்களில் சிக்கல்கள் இருந்த காரணத்தால் தனியாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டு இருந்தன. எதிர்காலத்தில் அந்த நிலைமை மாற்றப்படும். இனிமேல் போக்குவரத்துக் கழகமே அதைச் செய்யும்.

11 பயிற்சிப் பள்ளிகள் இருந்தாலும் இன்னும் அதிகமாகத் தேவை என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் 3 இடங்களில் பயிற்சிப் பள்ளி, அதேபோன்று 5 இடங்களில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி, ஐ.டி.ஐ. போன்ற ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி இரண்டையும் ஊரம்பிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து பெண்கள். அதாவது சில தொழிலாளர்கள் இறந்து விடுகிறார்களேயானால் அந்தக் குடும்பத்திலே ஆண்கள் இல்லை என்றால் பெண்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது. அந்த வாய்ப்பைக் கொடுக்கிறபோது அவர்களுக்குப் பயிற்சி இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே தட்டச்சு அதாவது டைப்ரைட்டிங் போன்ற பயிற்சிகளைக் கொடுப்பதற்கு என்று தனியாக அமைப்பை ஏற்படுத்துவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது.

விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்பட்டால் அந்த விபத்துக்கள் ஏற்படக்கூடிய இடத்திலே இருந்து உடனடியாக அந்த விபத்துக் குள்ளானவர்களைக் கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகமே உதவி செய்கிற வகையில் முதல் கட்டமாக நமக்கு 187 டெப்போக்கள் இருக்கின்றன என்ற சொன்னாலும்

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1986 மே 2]

முதல் கட்டமாக பரவலாக தமிழகம் முழுவதும் 50 டெப்போக்களிலே எல்லா வசதிகளோடும் கூடிய வண்டியைத் தயார் செய்து வைத்திருப்பார்கள். முதல்தவி செய்யக்கூடிய பயிற்சி பெற்ற பணியாளரை அதிலே அமர்த்தி வைப்பார்கள். எங்கே தேவையோ அங்கே இருந்து வையர்லெஸ் மூலமோ அல்லது தொலைபேசி மூலமோ சொல்லிவிட்டால் உடனே அந்த இடத்திற்கு அந்த வண்டி போவதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்படும். படிப்படியாக மற்ற டெப்போக்களிலும் எதிர்காலத்தில் இதனை வைப்பதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட இருக்கிறது.

விபத்துக்கள் நடப்பதற்கு இன்னொரு முக்கியமான காரணம். அதாவது மாட்டுவண்டிகளில் ரெஃப்ளக்டோர் அல்லது லைட்டோ இல்லாமல் வைத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதனைத் தவிர்க்க முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. விவசாயிகள் அதை முறையாகப் பார்க்க முடியாத நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. அந்த ரிஃப்ளக்டோர் நாம் அடித்து வைத்தாலும் கூட உடைத்து எடுத்துக் கொண்டு போய் விடுகிறார்கள். எனவே திரும்பப் பளிச்சிடுகிற அந்தப் பெயின்டை அடித்துக் கொடுப்பதற்கு, — பணம் வாங்காமல் போக்குவரத்துக் கழகமே இனாமாகச் செய்து கொடுக்கிற வகையில் நடவடிக்கை எடுத்து அந்தந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற மாட்டு வண்டிகளுக்கு அடித்துக் கொடுப்பதற்குரிய ஏற்பாட்டை அவர்கள் செய்ய இருக்கிறார்கள்.

அடுத்து உள்துறையின் சார்பாக மோட்டார் வாகன வரி பாக்கியை வசூல் செய்வதற்கு தமிழ்நாடு எல்லைப் பகுதியில் பன்னாரியிலே தணிக்கைச் சாவடி ஒன்று அமைக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆத்தூரிலேயும், ஹோசூரிலேயும் ஒரு யூனிட் அதாவது பிரிவு அலுவலகம் அமைப்பதற்கான ஏற்பாட்டை இந்த அரசு செய்து இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட இந்த அறிவிப்புகளை எல்லாம் இங்கே நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். மற்றபடி இங்கே வைக்கப்பட்டிருக்கின்ற கோரிக்கைகள், சொல்லிய ஆலோசனைகள் ஆகிய அனைத்தையும் நிச்சயமாகக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு எதிர்காலத்தில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவிக்க நான் விரும்புகிறேன். எனவே இந்த வகையில் தொடர்ந்து நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும், தொழிலாளர்களும்,

1986 மே 2]

[திரு. ஈ. முத்துசாமி]

பொது மக்களும் ஆதரவு கொடுத்து சிறப்பாக இந்தத் துறை இயங்குவதற்குரிய வாய்ப்பைத் தரவேண்டும். நீங்கள் எல்லாம் காட்டிய ஆர்வத்தின் காரணமாகத்தான் நீங்களே எங்களைப் பாராட்டுகிற வகையில் இந்த மானியக் கோரிக்கை அமைந்திருக்கிறது. இதே பாராட்டுதல்களைத் தொடர்ந்து பெறுவதற்குரிய வகையில் முழுமையான ஒத்துழைப்பையும், ஆலோசனையையும் தரவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் அனைத்தையும் மனதில் வைத்து தேவைக்கேற்ப நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்ற காரணத்தால் அவைகளை எல்லாம் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன். வணக்கம்.

(இரவு 8-40)

திரு. ஈ. வே. கி. ச. இளங்கோவன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களே அங்குள்ள சிற்றுண்டிசாலைகளை எல்லாம் எடுத்து நடத்தப் போவதாக அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அந்தச் சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களை அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களாக ஏற்றுக்கொள்ளப் படுமா என்பதையும், பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு மாநிலம் முழுவதும் பாஸ்களை இந்த அரசு வழங்குமா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஈ. முத்துசாமி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் தொழிற் சங்கங்களோடு பேசி முடிவு எடுக்கப்படும். அதேபோல பத்திரிகை நிருபர் நண்பர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களோடு பேசி அது அவர்களுக்கு முழுமையாகத் தேவையா அல்லது ஏதாவது ஒன்றிரண்டு பகுதிகளுக்கு மட்டும் தேவையா என்பதை அறிந்து முடிவு எடுத்ததற்குப் பின் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது; இப்போது வாக்கெடுப்பு.

[1986 மே 2]

கோரிக்கை எண். 3.

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்

திருவாளர்கள் எஸ். என். இராமசாமி, சு. பாலன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப் பெற்றன.

திருவாளர்கள் கு. சுப்பராயன், எஸ். பி. மணவாளன் ஆகியோருடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 3,48,86,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 39.

சாலைகளும் பாலங்களும்.

திருவாளர்கள் எஸ். என். இராமசாமி, சு. பாலன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப் பெற்றன.

திருவாளர்கள் பொ. உத்திராபதி, கி. ராமன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

1986 மே 2]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 88,36,89,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 40.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

திரு. கே. கல்லன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம், பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,18,45,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

மானியக் கோரிக்கை எண். 54.

சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

திருவாளர்கள் ச. பாலன், எஸ். என். இராமசாமி, டாக்டர் ந. மாசிலாமணி ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப் பெற்றன.

[1986 மே 2]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 25,43,62,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 56.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திரு. ச. பாலன் அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றதாகக் கருதப் பெற்றது.

திரு. ஆர். ரெங்கசாமி அவர்களுடைய தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,85,85,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவற்று, நாளை (3—5—1986) காலை 9 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை இரவு 8.44 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.